GRATIS AI SOCI

150.000 COPIE

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING CLVB ITALIANO

ANNO XX

N. 4 APRILE 1914

L'UNICA VETTURETTA COSTRUITA CON
L'EGUALE PERFEZIONE DELLE
PIÙ FAMOSE VETTURE MODERNE

SIDEA

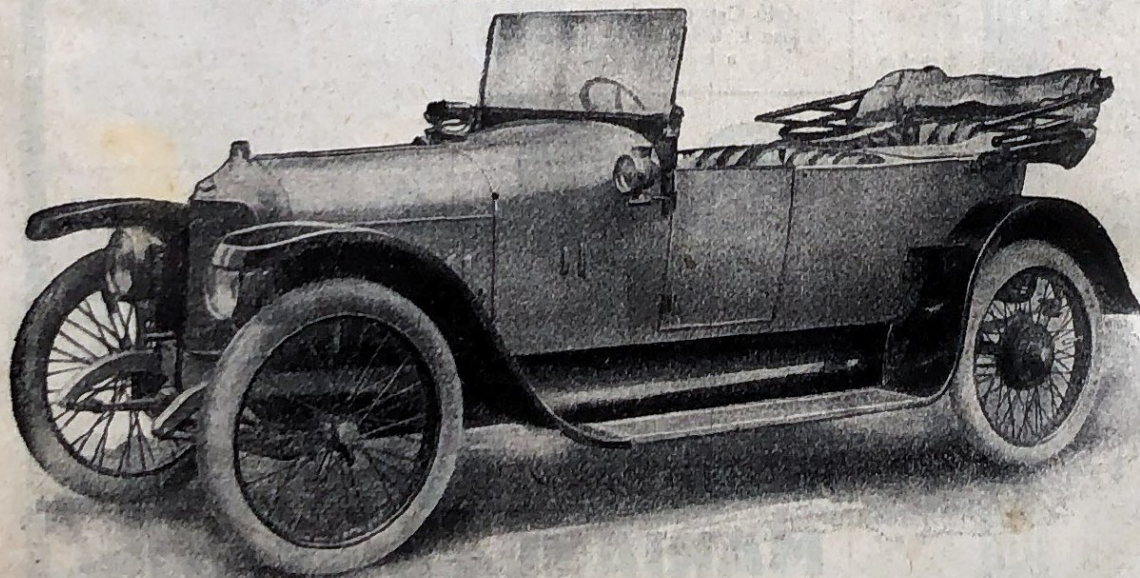
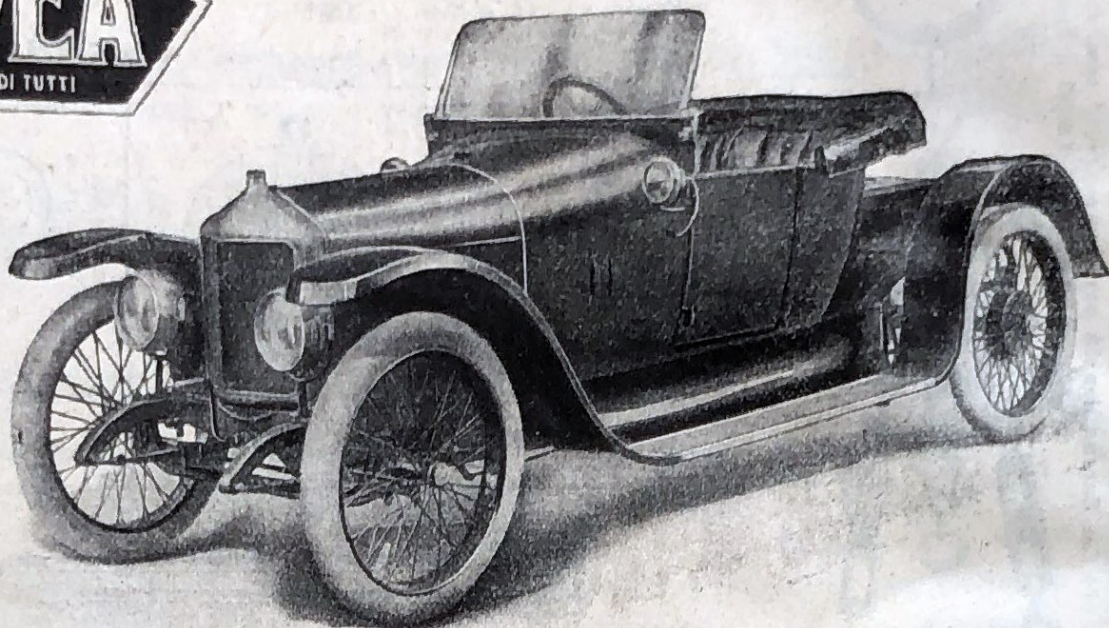
L'AUTOMOBILE DI TUTTI

8-17 HP
4 Cilindri
70 Km. all'ora
6 cent. al Km.
SILENZIOSISSIMA

Motore 4 cilindri monobloc 60/110, valvole tutte da un lato, rinchiuse ed intercambiabili, punterie registrabili, circolazione di acqua a termosifone. **Ventilatore** in alluminio fuso. **Magneto** a. t. **Bosch** blindato. **Carburatore** ultimo tipo **Zénith** orizzontale. **Lubrificazione** sotto pressione con manometro indicatore. **Innesto** a frizione progressiva a dischi metallici. **Cambio** di velocità a doppio baladeur, 3 velocità, la terza in presa diretta e retromarcia. **Trasmissione** cardanica doppia compensata. **Guida** irreversibile, molto inclinata, a settore e vite senza fine. **Volante** di guida in exonite. **Ponte posteriore** fusiforme e resistentissimo. **Freni**, due per ruota motrice, indipendenti e registrabili a mano. **Radiatore** a taglia vento aguzzo con cornice bombée. **Ruote** di mm. 750 × 85. **Pneumatici DUNLOP. Interasse** m. 2,75. **Carreggiata** m. 1,15. **Carrozzerie** di lusso, guernite in pelle di prima scelta. Imbottitura capitonnée in vero crine. Cuscini a molla. Parafanghi bombés tipo Rothschild senza chiodi. Bavette ai ai quattro parafanghi ed ai predellini. Pavimento smontabile e predellini ricoperti in lincrusta nera. Parabrise ultimo tipo. Capotte con tendine laterali.

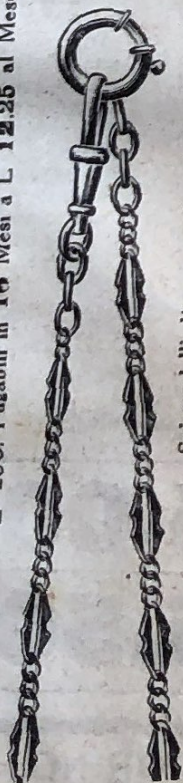
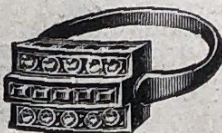
Verniciatura finissima a smalto nei colori: **Rosso, Verde, Giallo** e **Grigio.**

Proiettori ad acetilene tipo **Zeiss** con generatore separato e tubazione. Fanali regolamentari. Tromba applicata al para-brise. Borsa utensili completa. Cavaruote. Pompa per pneumatici. Crick.

Qualunque Garanzia

SPIDER a 2 posti come illustrato LIT. **5.500**	**TORPEDO-SPORT** a 3 posti come illustr. LIT. **6.000**
SPIDER idem - con strapontino poster. LIT. **5.650**	**COUPÉ o LANDAULET** a guida int. 2 posti e strapontino LIT. **6.500**

Franco **TORINO**

M. FABRY - TELEFONO No. 62-41 - IND. TELEGRAFICO FABRYAUTO-TORINO - TORINO Corso Sommeiller, 25

N. 677 Catalogo Catena per uomo. Oro 18 carati gr 31 1/2 L. 240.
Pagabili a L. 15 al Mese per 16 Mesi.
Otto modelli di peso e disegno diverso - vedere CATALOGO ILLUSTRATO.
N. 674 Cat. Catena doppia per uomo. Oro 18 carati gr. 33, L. 248. Pagabili in 16 Mesi a L. 15.50 al Mese.
N. 599 Cat. L. 45.
15 Modelli diversi.
Oro lucido, decorato in smalto bianco e bleu, 1 zaffiro, gr. 4 1/2
L. 3 al Mese per 15 Mesi.
N. 612 Cat. L. 130.
5 altri Modelli di forma e pietre diverse.
Oro lucido gr 3. Il Numero 13 è composto con 18 rose bianche.
L. 10 al Mese per 13 Mesi.
N. 615 Cat. L. 78.
8 altri Modelli di formato diverso.
Oro lucido gr. 7 1/2, 1 smeraldo e 2 piccoli rubini.
L. 6 al Mese per 13 Mesi.
Undici Modelli di formato diverso.
N. 625 Catalogo. Oro lucido gr. 4. Ferro di cavallo con 13 rose L. 140.
Pagabili in 14 Mesi a L. 10 al Mese.
N. 673 Cat. gr. 43. L. 220. Pagabili in 16 Mesi a L. 13.75 al Mese
Venti Modelli Diversi
N. 646 Cat. Oro lucido, 6 rubini, 10 rose. L. 98. Pagabili in 18 Mesi a L. 7 al Mese.
N. 641 Cat. Oro lucido. Rubino nel centro circondato da rose. L. 210 Pagabili in 15 Mesi a L. 14 al Mese
Grande Novità!
N. 669 Cat. Catena sautoir per signora. Oro 18 carati gr. 25 1/2. L. 198. Pagabili in 16 Mesi a L 12.25 al Mese.
Sei modelli di peso e disegni diversi - vedere Catalogo Numeri 670, 671, 672, 668, 667 del costo di L. 240, 196, 450, 263, 250.50 a rate mensili di L. 16, 12.25, 25, 15.50, 16.50.
N. 657 Cat. Braccialetto snodabile. Oro 18 K. gr. 16. L. 126 a L. 7 al Mese per 18 Mesi (maglie a 5 fili)
N. 656 " " " " 12 1/2 " " 96 " " 6 " " " 16 " (" 4 ")
N. 655 " " " " 9 " " 70 " " 5 " " " 14 " (" 3 ")
N. 654 " " " " 5 1/2 " " 42 " " 3 " " " 14 " (" 2 ")
N. 622 Cat. Oro lucido, 8 rubini. L. 68. Pagabili in 17 Mesi a L. 4 al Mese.
Oro 18 Carati
garantito
lavorazione perfetta, disegni ultima novità. — Chiedete tutti l'ultimo
CATALOGO ILLUSTRATO
alla PIÙ IMPORTANTE CASA PER LA VENDITA A
Rate Mensili
MARIANI & BISSATINI
VIA DANTE, 15 - MILANO - e vi verrà inviato gratis.
Occorrono 15 giorni per assumere le informazioni e dare la risposta. Non si dà corso a nessuna richiesta senza l'anticipo della prima rata che restituiamo se l'affare non ha corso per motivi dipendenti da noi.
Inviare l'unito tagliando, accompagnato dalla prima rata, alla Ditta suindicata.
Richiesta di
T. C. I.
Nome
Città
Indirizzo
Età

ANNO XX. - N. 4 - APRILE 1914. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

IL PRIMO VOLUME DELLA GUIDA D'ITALIA DEL T. C. I.

INQUADRATURA GENERALE E AVANZAMENTO DEL LAVORO

COSTUME VALSESIANO.

Da parecchi mesi la Rivista tace della Guida. Risuona invece, se così posso dire, l'officina ove si costruisce il lavoro con fervida alacrità. Ormai ha preso forma.

Limitato lo sforzo al I Volume — Piemonte, Lombardia e Canton Ticino — tutto converge nello svolgere l'organizzazione di base, della quale fu in alcuni articoli dell'anno scorso parlato, il più rapidamente e il meglio che si possa, onde col minor ritardo possibile i soci abbiano i primi frutti dell'iniziativa.

Presto e bene, raro avviene, dice il proverbio: vorremmo questa volta smentirlo.

L'organizzazione, già delineata, fu fatta più completa; essa divenne poderosa: il giovane albero vigoroso, in questa sua primavera buttò nuovi rami ed ognuno di questi, gemme vivaci.

Da ogni punto del paese, battuto così come si batte per una caccia una plaga di cui si voglia mettere in luce ogni selvaggina, vengono fuori notizie, dati interessanti, informazioni. Dalle collaborazioni numerose e competenti, come rivoletti si raccolgono in un unico fiume piccole chiare correnti, che si indirizzano nell'alveo preparato a formare un maestoso corpo unico.

Ma la materia grezza raccolta va discussa, rifusa, talora anche rifatta colla visione in luogo. Il rimaneggiamento generale della forma e della misura s'impone: bisogna ridurre tutto a un comune denominatore. Ma soprattutto è necessaria una diffidente revisione. Diffidente per l'altissimo rispetto della responsabilità che il Touring assume verso i soci: diffidenza d'altronde che, poco meno che senza eccezioni, conduce a constatare l'eccellenza delle informazioni raccolte, degli aiuti.

Gli aiuti sono di più ordini. Taluni sono intellettuali: la frase, anche se di struttura telegrafica, la cernita o il giudizio di elementi descritti, la data o l'apprezzamento che tornano quasi ad ogni riga, condensano un grande contributo di intellettualità, di scienza, di equilibrio. Tali altri li vorrei chiamare topografici poichè si riferiscono specialmente alla conoscenza delle località: la destra e la sinistra, il nord e il sud, la porticina nascosta d'entrata, il luogo dove sta il custode hanno una grande importanza in una Guida. Tali altri aiuti li dirò ufficiali, nel senso che le tariffe di trasporti d'ogni qualità dalla carrozza, alla barca, al motoscafo, alla guida, alla cavalcatura; gli orari e i prezzi d'entrata e via via, soltanto sono sicuri se risultano dagli stampati affissi in luogo od hanno una buona firma di sindaco o di vettore o di direttore, o di conservatore. E quando gli innumeri elementi di cui risulta il mosaico delle notizie sono ben cementati insieme, è ancora la nostra visita, soltanto la nostra visita in posto, l'arbitra sovrana del licenziamento alle stampe,

IL LAGO DI LUGANO E LA FUNICOLARE D'INTELVI.

l'Egeria che suggerisce con autorevolezza irresistibile gli ultimi ritocchi.

Con questi metodi di base il lavoro fu spinto avanti. In questo articolo io darò solamente notizia dello stato del suo avanzamento, mentre ferve: non intendo dilungarmi in apprezzamenti che potrebbero pure chiarire punti interessanti. Oggi mi limiterò ad un elenco.

* * *

Comincio dalla parte cartografica.

Il suo impianto, cioè la preparazione delle pietre incise (che già ora furono in parte passate alla stampa) è terminato in questi giorni con un miracolo di prontezza, poichè la raccolta dei documenti per cominciare i disegni e passare poi all'incisione fu per alcune parti lunga e faticosa.

La dotazione cartografica comprende quattro serie di Carte: una Carta generale a piccola scala; delle Carte parziali a scala maggiore; alcune Cartine speciali di centri turistici e le Piante di città.

LA CARTA D'ORIENTAMENTO

La Carta generale d'orientamento è alla scala di 1:1.250.000 in 4 colori. La porzione annessa al I volume è di cm. 30 per 29 e va dal meridiano di *Verona* e *Trento* a quello di *Briançon* e *Cannes* e dal parallelo di *Firenze* e *Cannes* a quello di *Friburgo* e *Coira*. È una preziosa Cartina con la quale ciascuno potrà, a colpo d'occhio, vedere i rapporti topografici delle tre regioni descritte colle circostanti: la Liguria, la Costa Azzurra, la Toscana, la Venezia e il versante esterno delle Alpi Svizzere e Francesi.

Sopra un'orografia in tinta leggera, spiccano nettamente le località maggiori colle comunicazioni più importanti, cioè le ferrovie e le tramvie in rosso e, dove queste non esistono, le strade ordinarie coll'indicazione dei soli capolinea, in maniera che possa riuscire facile di ritrovarne la corrispondenza nelle intestazioni degli orari e negli itinerari del testo.

La Carta è a 4 colori. È una meraviglia di disegno (dovuto al cav. Dardano, che vi riassunse la montagna con impeccabile sintesi e di incisione (dovuta al Soeder, un vero artista nell'incidere l'orografia, e al Cipriani, non meno abile per la situazione) e fu eseguita nell'Istituto Geografico De Agostini di Novara, come tutto il resto.

LE CARTE PARZIALI

Queste Carte, in generale della dimensione precisa di due pagine della Guida, sono rilegate nel volume e si leggono senza biso-

LA BERNINA.

gno di altrimenti spiegarle, evitando così incomodo e sciupìo. Sono al 250.000 in 4 colori, di una grande chiarezza, di splendida esecuzione. Nel rovescio di ciascuna Carta vi è un quadro d'unione che facilita la ricerca delle Carte contigue.

L'aggiornamento fu spinto il più avanti possibile. Meno la pianura, dove non offriva un interesse particolare, coprono press'a poco tutta la cerchia alpina e prealpina trattata nel volume. Nessuna Guida esistente ha tal ricchezza di descrizione cartografica. Nel volume vi sono queste 28 Carte:

1. — La *Valle dell'Orco* e le tre *Valli di Lanzo*, care in particolare ai torinesi;

2. — Le basse *Valli della Dora*, e del *Chisone*, che comprendono la regione da Torino, a Pinerolo, a Susa. Vi è qui la regione dei Laghi d'Avigliana, la Valle di Perrero e quella del Sangone;

3. — Il *Cenisio*, il *Monginevro* e il *Colle di Sestrières*, Carta che completa la precedente e contiene oltre ai tre classici valichi carrozzabili, anche quello ferroviario del Fréjus;

4. — Le *Valli del Pellice, del Po e della Varaita*. Si potrebbe anche dire « Carta del Monviso » e dei suoi accessi. Nel lato orientale vi figura la linea da Pinerolo a Cavour ed a Saluzzo;

5. — Le *Valli della Maira, della Grana e della Stura*. Questa Carta è un poco più grande delle due pagine ed ha una ripiegatura. Sul lato di destra è Cuneo, da cui irraggiano le tre magnifiche vallate colla carrozzabile dell'Argentera che scende a Barcelonnette nel Delfinato;

6. — Il *Colle di Tenda*, Cartina interessantissima anche perchè porta il tracciato della ferrovia in costruzione, che fra poco giungerà a Ventimiglia. Essa è completata del N. seguente.

7. — Le *Valli del Gesso* che da Valdieri rimontano alla magnifica catena che separa dalla Valle della Tinea, in cui si possono fare tante belle escursioni, delle quali parecchie, mercè le reali strade di caccia, alla portata dei più modesti turisti;

8. — Le *Langhe*, il *Monregalese*, la *Valle della Bormida*. Mondovì è nel lato sinistro, il Tànaro e la Bormida di Spigno segnano in parte quella rete stradale e ferroviaria che mette oggi a disposizione del turismo un nucleo poco noto, ma degnissimo di visita, di colline ricche di splendidi panorami e di escursioni di primario interesse.

Contiguo a questa Carta è il N. 9: l'*Alta Valle del Tànaro* e il *Colle di Nava* — accesso allo stupendo bacino di Viozene ed alle innumerevoli gite caratterizzate dal culminare della montagna fra Piemonte e

Liguria colla impareggiabile vista della costa e del mare.

10. — L'*Appennino tra Acqui e Voltri*, col popolare Passo del Turchino e quello men frequentato del Giovo e la ferrovia Acqui-Ovada-Genova.

La Carta che fa seguito immediato a questa — N. 11 — è l'*Appennino* da *Novi a Bobbio;* ha il Passo della Bocchetta, quello dei Giovi e quelli del Penice e della Scoffera. Si distende su quella zona fertilissima di escursioni, di cui centro alpinistico sono il Monte Ebro e il M. Antola e ossatura turistica la Valle della Scrivia da Serravalle fino a Torriglia.

BELLINZONA.

Le Carte riprendono ora a settentrione col N. 12 — la *bassa Valle d'Aosta* — spendida Cartina che allinea, dallo sbocco della Dora all'origine, le valli laterali di Gressoney, Challant, Tournanche e Champorcher, il massiccio del Rosa e il Cervino colle loro propaggini settentrionali fino a Zermatt. Sarà certamente una delle Carte più consultate. Nè meno lo saranno le due seguenti N. 13 e 14, di cui la prima dà tutto il fianco settentrionale della Valle d'Aosta (con Courmayeur e il M. Bianco fino a Chamonix, il *Passo del Gran S. Bernardo e la Valpelline*), la seconda dà il fianco meridionale coi gruppi del *Gran Paradiso* e del *Rutor* e le *Vallate di Cogne, Valsavaranche, Valgrisanche*, la *Valle della Thuile* e il passo carrozzabile del *Piccolo S. Bernardo*. Sono nomi che mettono l'argento vivo nelle gambe.

AOSTA. - L'ARCO D'AUGUSTO.

Una Carta che pure sarà estremamente a mano è il N. 15: Il *Biellese e la Valsesia*. Vi si trovano anche alcune valli laterali come la Valsessera, la Valle Sermenza, e la Valle del Mastallone e i rapporti della Valsesia col Lago d'Orta e del Biellese colla Valle di Gressoney. Il N. 16 è intitolato *Ossola e Sempione*. Dalla radice del Lago d'Orta va su a tutta l'Ossola e la Valle Antigorio col passo carrozzabile del Sempione fino a Briga e le valli lateraii Anzasca, di Antrona, di Bognanco, dell'Alpe Veglia e di Devero.

Il N. 17 è una splendida illustrazione del *Lago Maggiore* da Sesto Calende a Locarno e del Varesotto.

Così siamo condotti al 18, *Alto Vallese*, congiungente Briga alla Furka e al N. 19 che per il *S. Gottardo* (cominciando da Göschenen) ci fa ridiscendere fin sopra Bellinzona attraverso la Val Leventina.

È dunque questa la Carta caratteristica del Gottardo, che comprende oltre la ferrovia e il passo carrozzabile, anche quello carrozzabile del Lucomagno e le vallate adiacenti che sboccano a Locarno, oltre quel gruppo così interessante per i turisti che non abbiano troppe pretese alpinistiche, attraverso il quale vi sono specialmente i passi mulattieri del Gries e di S. Giacomo.

La Cartina N. 20 è dedicata al *Lago di Lugano*. Essa si estende a tutto il massiccio che lo separa dal Lago di Como (Generoso, Bisbino, Sighignola, ecc.).

Eccoci così al N. 21 — il *Lago di Como* — altra splendida illustrazione che mette bene in vista anche i rapporti delle comunicazioni verso Lugano, Porlezza, la Valtellina, lo Spluga e la Maloia, Introbio, Bergamo e i laghi della Brianza. Il titolo del N. 22 è *S. Bernardino-Spluga*, i due bellissimi valichi carrozzabili intimamente collegati.

La 23ª è una delle più notevoli: va da Chiavenna per la Maloia a S. Moritz e Samaden e da Samaden al Lago di Poschiavo. Comprende dunque la *Val Bregaglia*, l'*Alta Engadina* e la *Valle Poschiavina* col gruppo

della Bernina e i due valichi ferroviari dell'Albula e della Bernina.

Il N. 24 è dedicato alla *bassa Valtellina* coi gruppi del Redorta a mezzodì e del Disgrazia a nord e le valli laterali del Bitto, del Màsino e Malenco. In proseguimento è il N. 25 che risale la *media Valtellina* fin sopra Sòndalo colla valle laterale della Poschiavina da Tirano fin sopra il Lago di Poschiavo, il passo carrozzabile dell'Aprica, che mette a Edolo, tutta l'*alta Valle Camonica* col Passo carrozzabile del Tonale e il gruppo dell'Adamello.

Il N. 26 completa l'*Alta Valtellina* col gruppo dell'Ortler e del Cevedale e quindi da Bormio i Passi carrozzabili dello Stelvio e di Santa Maria e l'Ofenpass coi raccordi della ferrovia dell'Alta Valle dell'Adige oltre le valli nostre di Fraele, di Livigno, Viola, Grosina e Furva.

PAVIA. - PANORAMA COL PONTE SUL TICINO.

La Carta 27 ha in basso *Bergamo* col ventaglio delle sue vallate che si innestano alla *Brembana* e alla *Seriana*.

Ultimo è il N. 28 intitolato *Lago d'Iseo,* in cui oltre al lago sono rappresentate la Val Trompia, la bassa Camonica, la Valle del Dezzo e l'Alta Valle Seriana.

L'elenco mi pare notevole! Tutto questo lavoro è finito, e si comincia a stampare.

BIELLA. - IL PONTE DEL DIAVOLO.

I CENTRI TURISTICI

I principali sono illustrati con Carte speciali in scala di 1:65.000 a 4 colori destinate a servire chi, sostando qualche giorno in questi centri, vuol dirigersi nelle passeggiate d'obbligo dei dintorni. Graficamente sono un lavoro ammirabile di bellezza: la massima che si possa chiedere a delle Carte. Dal punto di vista informativo mi sono sforzato che l'aggiornamento fosse il più possibile completo e preciso e che la cernita degli elementi topografici presentati fosse specialmente grata ai turisti, tralasciando ciò che ad essi meno importa e presentando invece ciò che più li interessa.

Le Cartine hanno le dimensioni di una pagina della Guida e sono:

1. — La *Collina di Torino,* da Superga al Bric della Maddalena e a Revigliasco;

2. — I *dintorni di Biella* dalla Vallata del Cervo, così pittoresca, al celebre Santuario d'Oropa;

3. — *Locarno* colla Madonna del Sasso, Minusio e Ponte Brolla;

4. — I *dintorni di Intra, Pallanza e Suna* col M. Rosso, la Castagnola e il versante di Premeno e Bée;

5. — I *dintorni di Baveno e Stresa* colla ferrovia a dentiera del Mottarone;

6. — I *dintorni di Varese* colla rete dei suoi trams e funicolari; la Madonna del Monte, il Campo dei Fiori e la Vedetta del Monarco;

7. — I *dintorni di Lugano* colle funicolari del M. Brè e del S. Salvatore;

8. — I *dintorni di Como* fino a Torno e Moltrasio, colla funicolare di Brunate;

9. — *La riva del Lago di Como da Azzano a Menaggio;*

Anche tutto questo lavoro è ultimato.

LE PIANTE DI CITTÀ

I documenti per il disegno di queste rappresentano un lavoro di ricerca (in qualche caso di rilevamento), punto facile, che fu però aiutato in modo efficacissimo dalle Amministrazioni Comunali, le quali vollero con grande cortesia e prontezza collaborare col Touring. I loro grafici furono completati da informazioni ufficiali o private. Un esempio: *al piano ufficiale di Milano,* che del resto è uno dei più perfetti, *del 1905 furono nella Pianta del Touring apportate 119 modifiche* per piani regolatori

nuovi, cambi di nomi di vie, ecc. Non a tutto si sarà certo provveduto, ma la buona volontà non mancò.

Le Piante sono a molti colori essendosi voluto mettere bene in evidenza non soltanto l'ossatura generale delle vie, ma anche i piani regolatori, i giardini pubblici, i monumenti e gli edifici principali, le acque, la parte ondulata, ecc.

Se mal non mi appongo, non esiste una collezione in serie di Piante di città graficamente così bella come quella che il Touring presenterà nella sua Guida, se la stampa riuscirà altrettanto bene quanto i campioni delle pietre incise, come del resto confido sarà.

Le Piante hanno in generale la misura di due pagine della Guida, in maniera di non aver bisogno di venir spiegate. Due sole eccedono tale misura: Milano e Torino, entrambe in scala di 1:13.000, aventi il formato di 37 cm. per 45. Ciascuna di esse però è divisa in tre striscie parallele dell'altezza della pagina della Guida con più pieghe, come un libretto, nel solo senso della larghezza, in maniera che si possano leggere senza svolgerle in alcun modo, come si usa ormai generalmente nelle guide meglio intese.

Le Piante del volume sono 18 e cioè oltre *Torino* e *Milano*, quelle di *Sondrio* e *Pavia*, entrambe in scala di 1:12.000; *Bergamo, Lugano, Mantova, Cremona, Acqui, Novara, Como* e *Aosta*, tutte al 15.000; *Alessandria*, al 16.000; *Biella, Pinerolo* e *Cuneo*, al 18.000; *Brescia*, al 19.000; *Casale Monf.*, al 20.000.

Ogni Pianta contiene, oltre quanto dissi di monumenti, edifizi principali, ecc. anche le reti tramviarie distinte in urbane ed extra urbane: anzi, in Torino le urbane con due segni convenzionali diversi, perchè non si fanno reciprocamente servizio di corrispondenza.

Gli alberghi sono contraddistinti con una lettera corrispondente al testo per precisarne l'ubicazione.

I quadratelli in cui, per richiamo al testo con lettere e numero, sono divise le Piante, hanno una determinata misura che risulta con indicazioni nel margine, perchè ad occhio il lettore possa farsi un'idea delle distanze nelle città. Dove ferrovie o tram o strade d'uscita delle città tagliano i margini, vi è pure l'indicazione dei capolinea.

Una quantità di altri particolari è inutile qui richiamare; soltanto uno ne rilevo: si è fatto il massimo sforzo perchè la chiarezza di lettura riuscisse la più grande possibile, tenuto conto delle condizioni di luce e dei luoghi, non sempre favorevoli, in cui la Guida può essere consultata.

***

Dirò qualche cosa - assai poco - del testo. Si desidera da noi di fare una Guida che — oltre all'esser fatta e sentita per gli italiani anzichè per gli stranieri, — possa sostenere il confronto con alcuni superlativi modelli che tutti apprezziamo — primo fra tutti il magistrale Baedeker, non soltanto nell'espressione grafica, ma anche nella redazione. Aspirazione naturale e semplice ma nell'attuazione quanto gravosa e disperante!

Dirà il tempo se il Touring l'avrà saputa raggiungere. Per ora esporrò qui non elementi di giudizio, ma solo qualche dato sull'avanzamento del lavoro.

La struttura di questo, creata per il nostro turismo nazionale, si impernia, per il primo volume, sulle due città di Torino e di Milano. Da queste irradiano itinerarî di collegamento coll'estero immediato e colle regioni italiane contigue. Saranno questi i raccordi coi volumi successivi della Guida. Da questa rete principale derivano itinerarî secondari, per le visite che di preferenza si fanno in Lombardia ed in Piemonte.

La descrizione regionale è però preceduta da uno sguardo d'insieme che fornisce quel minimo di notizie, senza delle quali le impressioni del viaggiatore sarebbero troppo superficiali.

Si tratta di una succosa esposizione delle *caratteristiche del terreno*, di un po' di *demografia*, di un po' di *statistica* sull'agricoltura, le industrie e i mezzi di trasporto. Finalmente di una corsa attraverso la *storia dell'arte*. Questa distillazione alla quintessenza è opera di brillanti non meno che profondi scrittori. Segue un riassunto di indole assolutamente pratica sui *trasporti* e la maniera di meglio utilizzarli come rapidità ed economia.

Quanto agli itinerarî una caratteristica della Guida è che vien tenuto conto, in una misura assai più larga di quanto non si sia fatto fin qui in altre Guide, dei diversi *mezzi di trasporto* che oggi hanno assunta reale importanza. L'ossatura è ancora quella ferroviaria, ma siccome tra bicicletta e auto (pubblico o privato), e col moltiplicarsi delle stazioni climatiche e dell'alpinismo turistico, ormai oggi si vuol andare un po' dappertutto in tutti i modi, si è creduto di tener conto che, nel fatto, i percorsi vanno descritti a servizio di categorie diverse di viaggiatori. Là dove nella pianura la strada ordinaria cammina di conserva colla ferrovia, nell'identico paesaggio e cogli stessi punti di toccata, basta una riga per constatare l'identità. Ma non sempre è così. Talora la strada ordinaria, pur avendo gli stessi obbiettivi terminali di una ferrovia, differisce parzialmente o anche del tutto da essa per il paesaggio o i punti di toccata. Ad esempio la ferrovia e la strada chiamati con unica parola, del «Cenisio» mettono entrambe da Torino a Modane, ma tutti sanno che a Bussoleno la strada ordinaria va per Susa all'alto valico del Cenisio, mentre la ferrovia continua nella Valle della Dora fino a Bardonecchia e di là passa a Modane pel grande traforo. Così, lungo la stessa ferrovia vi sono punti in cui la strada ordinaria se ne distacca: come alla salita di Gravere, ed ha perciò carattere del tutto diverso. Altrettanto dicasi ad esempio

del Sempione, non soltanto pel fatto che a Iselle la ferrovia si immerge nel monte per non uscirne che a Briga, mentre la strada continua pel valico, ma da Domodossola a Varzo, pur essendo vicinissime, le due comunicazioni hanno ben poco rapporto nell'aspetto che rendono all'osservatore. Dapprima la strada è giù sul piatto della valle, mentre la ferrovia tosto si rialza sul fianco del monte con magnifiche vedute che mancano alla strada ordinaria. Poi la ferrovia di galleria in galleria se ne va allo scuro fino a Varzo, mentre la strada dall'orrido di Crevola passa sempre all'aperto nella pittoresca vallata, e così via.

Che dire poi di innumerevoli valli, che un tempo eran campo di più o meno disagevoli spedizioni e che oggi coi servizî d'auto, colla bicicletta e colla moto sono diventati passaggi frequentatissimi, talora ad alberghi di primo ordine? La Guida ne deve tener conto.

Di tutto questo recente *orientamento del turismo* a cui ho appena in blocco accennato, si è preoccupata la Guida e glien'è venuta una caratteristica originalità. È perciò che non soltanto di valide e magnifiche cooperazioni mi sono servito e non soltanto ho frugato nella mia memoria topica che più o meno doveva ricordare press'a poco tutte le strade piemontesi e lombardo-ticinesi, ma ne ho percorsi nell'estate scorsa 10.000 km. in auto per rinfrescarmene il ricordo, là dove questo era un po' fievole — e naturalmente con un segretario accanto, al quale dettavo mano a mano le rinnovate impressioni.

BRESCIA. - IL MAUSOLEO DI MARCO ANTONIO MARTINENGO.

Perciò nelle descrizioni degli itinerarî ho dato una grande importanza, ad una breve introduzione sintetica di ciascuno, in modo che di ogni itinerario, potesse il lettore farsi un concetto complessivo.

Fotografare la fisionomia caratteristica di ciascuna vallata mi parve interessante come indicazione pratica per la scelta degli itinerarî secondo i gusti, il tempo, i mezzi fisici o economici. Che le fotografie sieno sempre ben riuscite non mi illudo. Lo sforzo ci fu: ciascuno tenga conto che ogni fotografo deve sempre purtroppo contare sui contrattempi di luce o di posa (oltre che sulla propria inabilità) e mi conceda quell'indulgenza che si è bonariamente d'accordo di dare a chi maneggia una macchina.

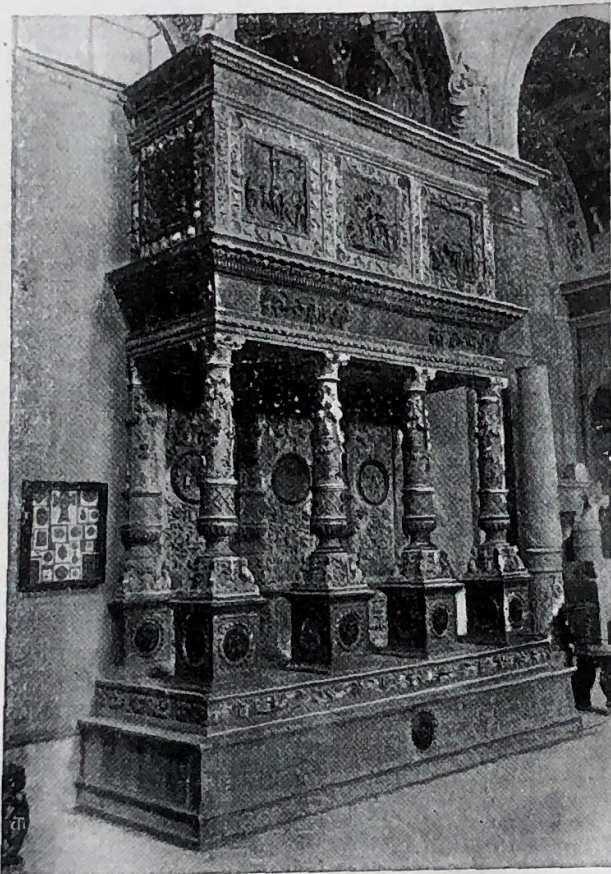
GLI ITINERARI PIEMONTESI

Gli itinerarî cominciano con *Torino* e i suoi *dintorni*, poi colle escursioni che più direttamente si fanno dalla capitale del Piemonte, cioè a Settimo, Pont, Locana e Ceresole Reale nella *Valle dell'Orco* fin su ai gioghi della Levanna e ai passaggi dalle vallate laterali alla Val d'Aosta, poi alle tre *Valli di Lanzo* (la Val Grana, la Valle di Ala e la Valle di Viù) vive di villeggiature ed anche ricche di risorse alpinistiche nelle loro parti più alte. A questo itinerario segue la grande *ferrovia internazionale* fino a *Modane* colle sue derivazioni carrozzabili da Susa pel *Moncenisio* alla Savoia, e da Oulx per il *Monginevro* al Delfinato.

Un altro itinerario parte da Torino e trova in Pinerolo un centro importante di diramazioni per la *Valle del Chisone* e il bellissimo Colle di Sestrières a Cesana, per le *Valli del Pellice*, così interessanti per la loro fisionomia valdese, per Bricherasio, da cui a *Barge* e *Paesana* (comunicazione più diretta per la Valle del Po e il Monviso) e infine per *Cavour* e *Saluzzo* a *Cuneo*.

Con questo itinerario si fonde l'altro da *Torino* per *Airasca* a *Saluzzo*, col suo piccolo ventaglio di radiazione al Monviso per la *Valle del Po* e alle due grandi strade di *Vairata* e di *Maira*. Finalmente con Cuneo vi è la linea ferroviaria che sta per diventare internazionale per *Cavallermaggiore*, a *Cuneo* e *Ventimiglia* attraverso il *Colle di Tenda*.

Su questa linea turistica, di primaria importanza, si innestano a occidente le così dette *Valli di Cuneo* (La Val Grana, la Valle della Stura col valico dell'Argentera che mette nel Delfinato e le Valli del Gesso dove sono le Terme di Valdieri e gli accessi ad una quantità di strade reali di caccia utili al turista) e dall'altra la linea *Cuneo-Mondovì-Ceva*. Questa dà modo di condurre alla visita delle *Valli del Pesio* dove è l'antica Certosa, *dell'Ellero* e della *Corsaglia* (rinomata per le grotte di cui ben nota quella di Bos-

s ...), di *Casotto* e del *Mongia*. Poi è la volta di un'altra linea di grande comunicazione ferroviaria e stradale: la *Torino-Bra-Savona*, dalla quale per la ferrovia secondaria *Ceva-Ormea* si accede ai *Colli di S. Bernardo e di Nava* e *all'alta Valle del Tànaro* che nei dintorni del bacino di Viozene è così ricca di risorse turistiche per le sue numerose escursioni verso le valli della Vermenagna, della Roia e il versante ligure.

Un itinerario tratta le *Langhe* riassumendovi la linea Ceva-Alba-Bra, la Ceva-Murazzano-Bra, la Dego-Cortemilia-Alba e la Valle della Bórmida di Millesimo. Sono luoghi che meriterebbero di essere le cento volte più conosciuti di quanto lo siano.

Intorno al grande altipiano le ferrovie girarono fino adesso all'esterno: ora qualcuna lo penetra, ma specialmente i nuovi mezzi di locomozione hanno resa accessibile al turismo questa interessante plaga. Ed ora pensa il T. a metterli in luce. La nostalgia che sento degli orizzonti sconfinati delle alte strade langensi, passerà bene nell'uno per cento dei lettori della Guida!

Delle linee di grande comunicazione verso mezzodì, come ultima in partenza da Torino è trattata la *Torino-Asti-Alessandria-Genova* colla sua diramazione da *Alessandria per Piacenza* e col dedalo di strade ferroviarie o altre che s'intrecciano nell'altipiano del *Monferrato* press'a poco entro il circuito Torino-Chivasso-Casale-Alessandria-Asti-Alba. Da Asti si stacca pure la linea da*Acqui-Ovada a Genova;* da Alessandria quella da *Acqui* a *Savona;* da Acqui per il *Colle del Giovo* a *Varazze* e Albissola; da Novi quella per Ovada, il *Turchino* e Voltri con che è coperto tutto il settore da nord-ovest a sud-est di Torino.

GLI ITINERARI TICINESI-LOMBARDI

Viene ora di seguito la *Torino-Milano,* con altre di grande importanza che ne sono in qualche modo dipendenti, quali la *Torino-Aosta* e la *Valle d'Aosta,* la *Santhià-Biella* col *Biellese,* la *Santhià-Arona,* raccordo diretto di Torino col Sempione, le minori linee intorno a *Vercelli, Casale, Mortara, Pavia;* la *Novara-Varallo* colla *Valsesia;* la *Novara-Domodossola* per il *Lago d'Orta;* la trasversale *Novara-Seregno;* altre linee che irradiano da Novara, tra cui la *Novara-Bellinzona* in sponda sinistra del Lago Maggiore.

Poi viene *Milano* trattazione di sovrana importanza come quella di Torino e, poichè bisogna pur dirne qualche cosa, anche i turisticamente poveri dintorni di Milano, che hanno una sola vera grande gemma: la Certosa di Pavia.

Seguono due grandi linee internazionali: *Milano-Sempione* e *Milano-Gottardo.* Su queste e tra queste si innesta il *Lago Maggiore,* che è descritto col criterio di partire dal suo massimo centro di visitatori, che è Laveno, nelle due direzioni di Intra, Pallanza, Arona di Ghiffa, Luino, Locarno. Intorno al Lago Maggiore vi sono le valli adiacenti, numerose e importantissime a cominciare dall'*Ossola,* che ha tra le sue secondarie la *Valle Anzasca* (Macugnaga), la *Valle d'Antrona,* la *Valle Bognanco,* la *Val Divedro* (Sempione), la *Val del Devero,* la *Val Vigezzo* per continuare colla *Cannobina,* la *Vedasca,* le *Centovalli,* le due *Valli di Onsernone,* la *Val Maggia* colle sue tributarie, la *Valle del Lucomagno* colla carrozzabile per Disentis e la *Mesolcina* col valico del *S. Bernardino.*

Un itinerario importante è quello di *Varese e dintorni*: centro turistico di primaria importanza, che si incastra con vallate ricchissime d'interesse fra il *Lago Maggiore* e quello di *Lugano.* Quest'ultimo ha una trattazione particolare coi suoi accessi da Como, Varese, Luino, Menaggio, Bellinzona. Gli fa seguito il *Lago di Como* col complicato contorno che gli crea la sua forma bizzarra e la profonda incisione delle vallate sue tributarie. Di queste, due hanno principale importanza: una è trattata sulla linea ferroviaria *Milano-Chiavenna* coi prolungamenti allo *Spluga,* alla *Maloia* e all'*Engadina.* L'altra costituisce il nocciolo di una serie di capitoli ed è la *Valtellina.*

Dalla *Colico-Bormio* si diramano la *ferrovia della Bernina* e la strada *Tresenda-Aprica-Edolo,* lo *Stelvio* e il *Passo di S. Maria;* quella di *Val Màsino* e di *Val Malenco,* quella di *Val Furva* oltre le vallate senza carrozzabile, come la *Grosina,* la *Val del Bitto* e altre secondarie

Da Milano parte pure per le due vie usuali l'itinerario per *Bergamo* capolinea delle valli che costituiscono la Bergamasca, specialmente l'*Imagna,* la *Brembana,* la *Seriana* con *Scalve* e *Borlezza,* la *Cavallina* e le loro adiacenze.

Finalmente la linea di grande comunicazione *Milano-Brescia-Verona,* che si riattaccherà nel volume seguente colla Verona-Venezia, ha, verso mezzogiorno, branche che conducono in varî centri mentre a nord vi è tutto uno sviluppo verso la *Val Trompia,* la *Val Sabbia,* il *Lago d'Iseo* e la *Val Camonica* con tutti i suoi annessi, fra cui il *Tonale* e la *Valle del Dezzo.* Tutta la parte camuna, col Lago d'Iseo e gli approcci del Garda, costituisce un insieme di grandissima ricchezza turistica.

A sud e a sud-est di Milano, indipendentemente da una serie di linee che conducono in alcuni centri, di cui i principali turisticamente sono senza dubbio *Cremona* e *Mantova,* è trattata la grande linea *Milano-Pavia-Novi-Genova* con una quantità di diramazioni tra cui la *Valle della Stàffora* e il *Penice* colla sua congiunzione da Bobbio con Genova, la *Valle del Curone,* la *Bocchetta* di Pontedecimo, la *Valle della Borbera,* la *Busalla-Torriglia.*

***

Questo il quadro complessivo degli itinerari delineato alla meglio a grandi tratti. Per tre quarti esso è ormai condotto a ter-

mine nell'attuazione. Per la rimanenza il lavoro è in rapido compimento, ma le giornate non contano che ventiquattro ore! I tipi adottati, le abbreviazioni, i segni convenzionali, la forma ultra concisa fanno sì che di ogni riga della Guida se ne potrebbe sviluppare parecchie. Ogni pagina contiene in media 55 righe di 74 lettere e le pagine saranno.... quante? Non lo posso oggi prevedere con certezza, ma intorno a 450. Contate le lettere in una riga di un libro nel comune formato e le righe di una sua pagina, poi fatevi un po' di calcolazione e di confronto tenendo presente che ogni frase rappresenta una ricerca, talora anche faticosa e lunga!

Anche la stampa di questo volume, che non si può iniziare che quando il «fine» sarà scritto sotto l'ultima pagina, poichè ad ogni istante ricorrono richiami che si riferiscono all'intero volume, costituirà da sola un'immane opera di tipografia, così come immane è l'opera di stampa delle Carte.

CREMONA. - IL PALAZZO DEI GIURECONSULTI.

Un volume come la Guida d'Italia, stampato nella tiratura ormai ultimamente decisa di 150.000 copie, vuol dire così all'ingrosso settantacinque tonnellate di carta che devono passare nei sacchi postali. Considerazione grossolana; ma aiuta anch'essa a classificare l'entità dell'impresa dal lato materiale. Che se si vuol valutarla sotto un altro aspetto un po' meno pedestre si può anche dire così: il Baedeker dell'Alta Italia si vende a 10 lire (e bisogna andarselo a prendere dal libraio); alla stregua di numero di pagine, di carta e di legatura il nostro volume si deve proporzionalmente valutare almeno L. 9: le 150.000 copie dànno quindi un valore librario di lire 1. 350.000, (calcolo questo assolutamente ovvio) ancora superiore a quello annunciato nella relazione del Consiglio, che fu stesa quando si riteneva che la tiratura dovesse limitarsi a 140.000.

Abbiano dunque i Soci un poco di pazienza, nell'attesa di questa enorme produzione per la quale lavorano e lavoreranno tra poco molte centinaia di operai in cinque stabilimenti. Ma nel frattempo dirigano l'attività, l'intelligente loro simpatia per il Sodalizio ad una *viva propaganda di nuovi Soci*. Vorrei che i Soci potessero attingere *anche da questo articolo* la persuasione che il lavoro che il Touring sta preparando contiene un grande elemento di popolarizzazione della conoscenza del Paese, esplicato con mezzi di preparazione adeguati ed è meritevole di appoggio *morale e materiale*.

L. V. BERTARELLI.

La Scuola Professionale del T. C. I. per gli addetti agli Alberghi.

Mentre proseguono i lavori per la nuova *Scuola Professionale del Touring per gli Addetti agli Alberghi* — la prima del genere in Italia e che sarà aperta in Milano il 15 Settembre del c. a. — la *Società Italiana degli Albergatori* con Sede Centrale in Roma, a conferma della riconosciuta importanza della nostra iniziativa, ha nominato in questi giorni il suo delegato al Consiglio di Vigilanza della Scuola nella persona del signor Elisi cav. Ettore, propr. dell'Albergo Francia in Milano e Pres. della Società di M. S. fra il Personale d'Albergo pure di Milano.

Dal canto suo la Direz. Gen. del T. C. I. ha delegati a far parte dello stesso Consiglio di Vigilanza i Signori Zaffaroni Comm. Alfredo e Vigliardi-Paravia Cav. Innocenzo.

Ed ora confidiamo fortemente che tanto i Proprietari come gli Addetti d'Alberghi — i più direttamente interessati — non ci vorranno negare il loro aiuto e il loro concorso, perchè sarà in loro compagnia che si dovrà passo passo progredire nel nuovo cammino, animati tutti da un medesimo entusiasmo e da una medesima fede, fino al raggiungimento completo di quelle finalità che saranno tanto più desiderate e apprezzate, quanto più conosciute e godute.

Le iscrizioni sono già aperte e si ricevono alla Sede Centrale del T. C. I.

LA COMMISSIONE MIGLIORAMENTO ALBERGHI.

I SOCI FONDATORI DELLA SEDE PERENNEMENTE RICORDATI

La Direzione dei lavori per la costruzione del Palazzo della nuova Sede del Touring ha risolto in modo molto degno il collocamento in un locale aperto al pubblico, delle lapidi in cui verrà eternato il nome dei *Soci Fondatori della Sede* (1).

Le grandi lastre marmoree, mentre gioveranno notevolmente al decoro del principale atrio d'ingresso, del quale diamo qui contro il disegno, terranno continuamente presenti alla memoria delle parecchie decine di migliaia di persone, che annualmente visitano per le più varie cause, i nostri Uffici, i nomi di quei consoci affezionati, che, edificandosi la nuova Sede, vogliono più direttamente e specialmente dare una prova di simpatia e di attaccamento al Touring — facilitandone anche la finanza, che dalla nuova costruzione viene necessariamente influita, specialmente in vista di eventuali alienazioni di titoli di rendita alle attuali non favorevoli condizioni del mercato.

Mentre diamo qui la continuazione dell'elenco dei nuovi *Soci Fondatori della Sede* — ai quali spetta oltre all'associazione vitalizia, con tutti i vantaggi inerenti, anche una targa artistica per ricordo e benemerenza — siamo certi di vederlo continuamente arricchirsi di molti e molti altri nomi.

140. ANGELONI Bar. VITTORIO, Napoli - 141. ASQUASCIATI Avv. BARTOLOMEO, S. Remo - 142 BARABINO GLAUCO, Bolzaneto - 143. BASLINI GIOVANNI, Milano - 144. BREDA Cav. Uff. Ing. ERNESTO, Milano - 145. CONTI Gr. Uff. Ing. ETTORE, Milano - 146. DELLA SOMAGLIA GAVAZZI Conte Dott. Cav. Uff. GIAN GIACOMO, Milano - 147. FABBRE Cav. PIETRO, Milano - 148. FANO Prof. GINO, Torino - 149. FAVONI EDMONDO, Concorezzo - 150. FRERA Cav. CORRADO, Milano - 151. GUERZONI Comm. UMBERTO, Sassuolo - 152. HOEPLI Dott. Gr. Uff. ULRICO, Milano - 153. LEVI EMANUELE, Milano - 154. MAES Ing. Cav. Uff. GIORGIO, Bergamo - 155. MARCHI CESARE, Villaco - 156. MONGINI URBANO, Bombay - 157. MONTECUCCOLI DEGLI ERRI March. CAMILLO, Milano - 158. MORETTI Rag. GAETANO, Milano - 159. NORSA Rag. UGO, Milano - 160. OLDOFREDI Conte ORAZIO, Brescia 161. OMODEO Comm. Ing. ANGELO, Milano - 162. PELITTI PIETRO MARIA, Milano - 163. PEROGALLI Cav. Rag. CARLO ENRICO, Milano - 164. PIRELLI Dott. PIERO, Milano - 165. PONTI March. Gr. Uff. ETTORE, Senatore del Regno, Milano - 166. REPOSSI Cav. Ing. LUIGI, Milano - 167. RICCA LORENZO, Torino - 168. RICEVUTI Ing. Cav. PIERO, Cosenza - 169. RUSCONI CARLO, Milano — 170. SARRI GIUSEPPE, Firenze - 171. SCOTTO Rag. ITALO, S. Remo - 172. SERPE FRANCESCO, S. Carlos - 173. SIGISMUND PAOLO, Milano - 174. SIRONI Dott. TORQUATO, Milano - 175. STANGA March. VINCENZO, Milano - 176. TARONI Ing. PAOLO, Milano - 177. TOFFOLUTTI EMILIO, Venezia - 178. TOMMASELLI GIAN FRANCO, Milano - 179. TOMMASINI ORESTE, Roma - 180. VISCONTI DI MODRONE Duca UBERTO, Senatore del Regno, Milano.

(1) La tassa è di L. 200; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il complemento di quota in L. 100; se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste pel passaggio alla categoria vitalia.

IL CONCORSO DEL "BUON ALBERGATORE„

Rammentiamo ai nostri Lettori che sotto questo titolo il T. C. I. ha bandito un concorso fra la classe degli Albergatori di medio ordine.

Il concorso è nazionale, ma, per la sua pratica effettuazione e perchè i risultati abbiano meglio a rispondere ai criterî che l'informano, non è possibile estenderlo contemporaneamente a tutt'Italia e perciò la Commissione ha deliberato di indirlo d'anno in anno per quella determinata Regione che sarà successivamente fissata. Il primo, pertanto, che serve anche di esperimento, è bandito per il 1915 fra gli Albergatori delle provincie del Piemonte che si trovano nelle condizioni volute dall'apposito Regolamento per poter concorrere.

Ricordiamo anche che i premi stabiliti dal T. C. I. per gli Alberghi vincitori del Concorso (classificabili con punti di merito da 5 a 10 su giudizio di competente Giuria) sono i seguenti:

a) *Medaglia d'oro* per gli alberghi classificati con 10 e 9 punti di merito;

b) *Medaglia d'argento* per quelli che saranno classificati con 8 punti di merito;

c) *Medaglia di bronzo* per quelli che saranno classificati con 7 punti di merito;

d) *Diploma di incoraggiamento* per quelli classificati con 6 punti di merito.

A tutti i premiati poi con Medaglia d'oro, d'argento e di bronzo, verrà pure concesso:

a) *Diploma d'onore* corrispondente al titolo del premio conseguito;

b) *Menzione* in speciale pagina dell'Annuario e sulla *Rivista Mensile del T. C. I.* per un anno a titolo di onore e di propaganda presso i soci del T. C. I.

Inoltre siamo lieti di dare comunicazione dei premi speciali che i seguenti Enti hanno già offerto al Concorso:

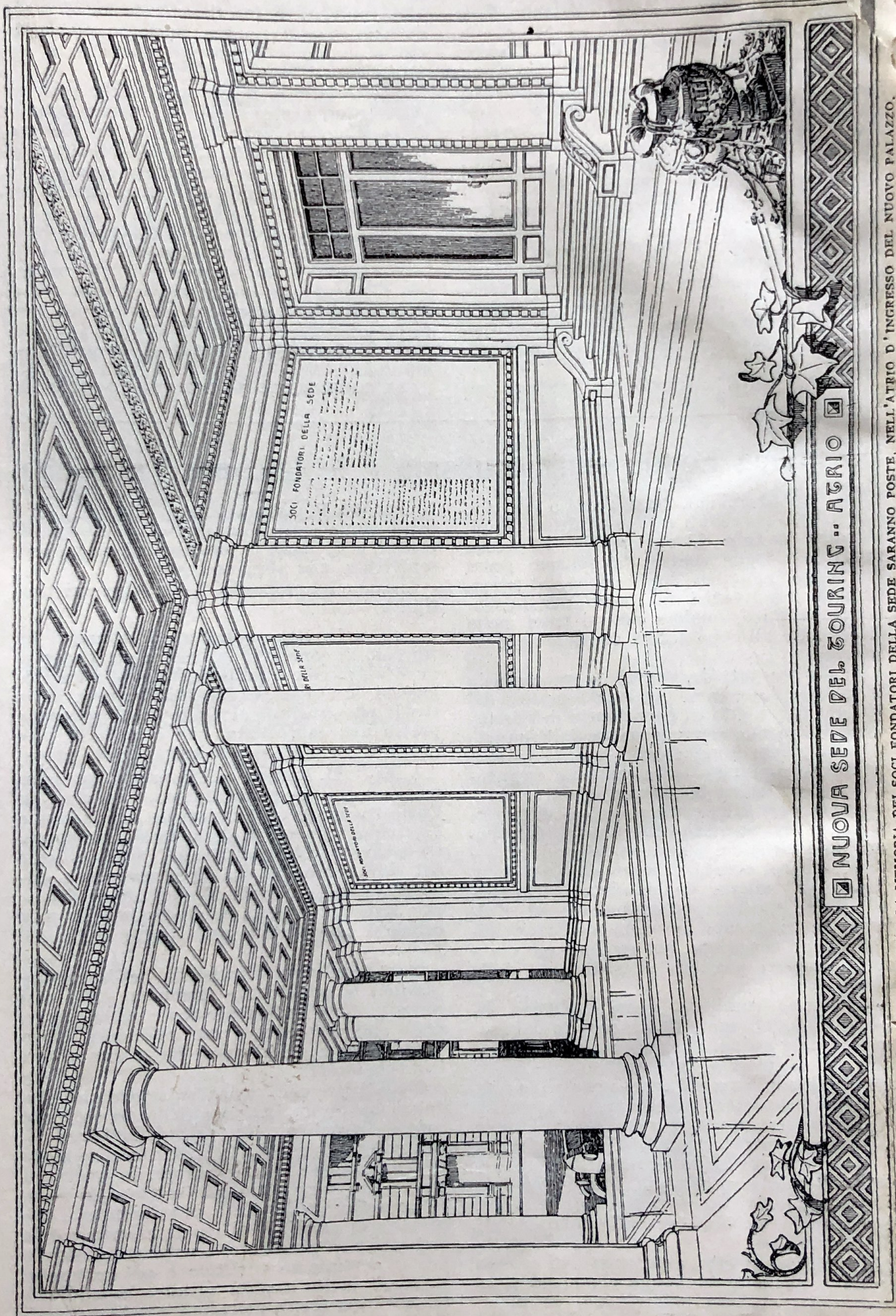
1) Club Alpino Italiano, Torino: *una medaglia d'oro, una d'argento e una di bronzo* da assegnarsi ai tre migliori alberghi di montagna concorrenti;

2) Camera di Commercio ed Industria della Provincia di Alessandria: *due medaglie grandi d'argento dorato;*

3) Istituto Tortonese di Antichità, Coltura ed Arte, Tortona: *una medaglia d'oro* per il miglior albergo esistente nel Circondario di Tortona;

4) Camera di Commercio ed Industria di Cuneo: *Una medaglia Vermeil;*

5) Municipio della Città di Cuneo: *Una medaglia d'oro;*

(Segue a pag. 228)

6) Moto Club d'Italia, Milano: *Una medaglia d'oro.*

7) Deputazione Provinciale di Cuneo: *Una medaglia d'argento;*

8) Sezione di Biella del Club Alpino Italiano: *Un'artistica targa di bronzo;*

9) Deputazione Provinciale di Novara: *Due medaglie d'argento e due di Bronzo;*

10) Municipio della città di Torino: *Una medaglia d'oro e due d'argento.*

11) Camera di Commercio di Torino: *Una medaglia d'oro grande con Diploma.*

In aggiunta a questi, abbiamo motivo di ritenere che parecchi altri Enti Pubblici e Privati non mancheranno di accordarci il loro interessamento ed appoggio, intervenendo anche direttamente per contribuire ad una maggiore dotazione di premi del concorso stesso.

E, parimenti, abbiamo già ricevuto un buon numero di inscrizioni, il che ci prova dunque come la nostra iniziativa abbia tosto e ovunque incontrato simpatie e approvazioni.

Questo fatto ci lascia sperare che tutti gli Albergatori interessato si persuaderanno della singolare importanza che ha per essi il Concorso, e perciò, aderendo volontieri al nostro invito, vi parteciperanno sempre più numerosi e animati da serie intenzioni di far buona riuscita.

Infine, ci rivolgiamo con calda raccomandazione ai nostri signori Consoli e Associati tutti affinchè si uniscano a noi nell'esortare gli Albergatori a tenere nella giusta considerazione questa gara che è bandita nel loro principale interesse, e nell'indurli ad inviarci con sollecitudine le debite domande di ammissione.

LA COMMISSIONE MIGLIORAMENTO ALBERGHI.

La nuova Legge sull'alcoolismo e le Locande Turistiche.

Da alcuni richiami, determinati o generici, che ci sono pervenuti in questi ultimi tempi, abbiamo motivo di credere che la nuova provvida legge contro l'alcoolismo possa dar luogo, nella sua applicazione, ad inconvenienti risolventisi in danno per lo sviluppo turistico, qualora non si trovi modo di adottare all'uopo criterî di illuminata relatività.

Nell'epoca attuale, mercè la propaganda turistica e la sempre più estesa pratica del viaggio per diletto ed istruzione e dell'escursione di diporto, vengono scosse dall'abituale torpida quiete innumerevoli località — specialmente alpestri — che vengono frequentate dai forestieri di passaggio od ivi permanenti per villeggiatura. In questi paesi, che al primo contatto colle più raffinate popolazioni cittadine non sono in grado di offrire loro se non la purezza dell'aria e la visione di bellezze panoramiche, tutto viene quindi spinto a trasformarsi e ad evolversi, specialmente in vista dell'ospitalità che devono concedere, per rendere agevole o anche appena possibile il godimento delle naturali dovizie.

All'osteria rurale — quasi esclusiva dispensatrice del vino e dell'acquavite del luogo — tende quindi ad aggiungersi od a sostituirsi il piccolo caffè-ristorante, con o senza alloggio, in cui il turista possa trovare, in ambiente più decente e comodo, la soddisfazione delle sue esigenze più complesse e — generalmente — meno alcooliche, giacchè l'uso delle acque calde di ristoro e delle acque minerali per bevanda è notoriamente diffuso fra i turisti, assai più di quello del vino o degli alcoolici, di cui si evitano gli effetti deprimenti.

Al miglior assetto alberghiero di queste località pare però che venga opponendosi la nuova legge contro l'alcoolismo, in nome della quale sono già state rifiutate numerose licenze per l'apertura di nuovi esercizi, fra i quali alcuni in località assolutamente sprovviste e nelle quali la loro istituzione rappresenterebbe una vera necessità.

Citiamo in proposito i due seguenti casi tipici:

1° — La Sottoprefettura di Mondovì ha rifiutato di concedere la licenza per l'apertura di un piccolo e pulito ristorante a tre chilometri da Ormea, in località Bossieta, sulla strada che conduce al Colle di Capranna e presso una cappelletta, che è meta di passeggiate per parte dei villeggianti di Ormea;

2° — Il Prefetto di Bergamo ha parimenti negato il permesso per l'apertura in Cusio di un piccolo ristorante con alloggio di cinque camere. È da notarsi che questo esercizio verrebbe a costituire *l'unico albergo* del sito, sì che la sua apertura venne caldeggiata dalla Giunta Municipale di Cusio, che vede con questa modestissima locanda colmarsi una lacuna nell'assetto civile del paese.

Non reputiamo d'insistere nell'esemplificazione, in quanto che riteniamo già i casi esposti come sufficientemente dimostrativi degli inconvenienti a cui può dare luogo l'applicazione della nuova legge con criterî troppo assoluti.

Confidiamo che, nella redazione del Regolamento in applicazione della nuova legge contro l'alcoolismo, si possa dalla Direzione Generale della Sanità Pubblica trovare modo di temperarne il giusto rigore, in quei casi in cui, per evitare il possibile abuso, si viene ad impedire anche l'uso più limitato e necessario di esercizii, di cui la creazione e lo sviluppo non possono che arrecare vantaggio per il movimento turistico e pel progresso civile di molte località pittoresche ed interessanti, ma finora inospitali perchè prive di quelle comodità, che la vita moderna esige.

LA CAROVANA DEL T.C.I. IN TRIPOLITANIA

IL FORTE DI AZIZIA.

29 Aprile - 11 Maggio 1914

DISPOSIZIONI DEL GOVERNO MILITARE DI TRIPOLI PEL SOGGIORNO DELLA CAROVANA NELLA COLONIA

Siamo lieti di comunicare ai partecipanti alla nostra Escursione che, grazie all'interessamento vivissimo del Ministero delle Colonie e del Governo della Tripolitania, il soggiorno della Carovana in Tripoli, avuto riguardo al grande numero dei componenti, avrà tutto il conforto possibile.

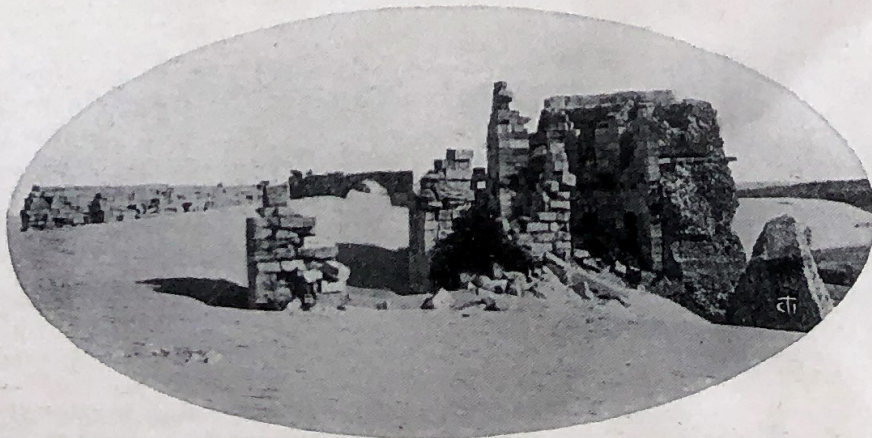
Un'apposita Commissione, nominata da S. E. il Governatore Garioni e presieduta dal Ten. Gen. Comm. Giorgio Cigliana, Comandante la Divisione militare di Tripoli, ha disposto perchè il pernottamento si effettui nei padiglioni degli Alberghi popolari, nuovissimi e non ancora inaugurati, provvisti di gabinetti, bagni, docce. Naturalmente non è possibile offrire ad ognuno un letto, nè un locale apposito: ma gli escursionisti avranno a loro disposizione materassi, coperte e lenzuola; le Signore poi avranno anche le brande.

LE ROVINE DI LEBDA.

A Bu-Gheilan ed al Garian si dormirà nelle tende, con paglia a terra. Ad Homs, in baracche in ottime condizioni di abitabilità.

Infine la Commissione militare avrà cura di facilitare il trasporto della Carovana da Bu-Gheilan a Sidi-Sames (nel tratto cioè lungo le svolte del quale non è consigliabile l'uso dell'autocarro) per mezzo di muli bardati.

ORARIO DEL PIROSCAFO

In seguito agli accordi con la Società « Sicilia » proprietaria del « Solunto » e nel desiderio di offrire alla Carovana la visione delle Isole Lipari e dello stretto di Messina, venne definitivamente stabilito il seguente orario:

IL CIMITERO DI HENNI.

Partenza da Napoli il giorno 28 aprile alle ore 22.

Arrivo a Messina il giorno 29 aprile alle ore 13.

Partenza da Messina il giorno 29 aprile alle ore 18.

Arrivo a Tripoli il giorno 1 maggio alle ore 5.

Partenza da Tripoli il giorno 8 maggio alle ore 8

Arrivo ad Homs il giorno 8 maggio alle ore 14.

Partenza da Homs il giorno 9 maggio alle ore 14.

Arrivo a Siracusa il giorno 10 maggio alle ore 13.

Partenza da Siracusa il giorno 10 maggio alle ore 15.

Arrivo a Napoli il giorno 11 maggio alle ore 14.

GLI ULIVI DEL GARIAN.

I partecipanti all'Escursione dovranno quindi trovarsi a bordo per l'imbarco a Napoli e a Messina un'ora prima di quella stabilita per la partenza.

NORME PRINCIPALI CHE REGOLERANNO L'ESCURSIONE ED ALLE QUALI GLI ESCURSIONISTI DOVRANNO RIGOROSAMENTE ATTENERSI

1. — Allo scopo di agevolare lo svolgimento dei servizi logistici e di trasporto, la Carovana sarà divisa in squadre di 50 persone ciascuna.

2. — La distribuzione delle *Buste-corredo* avrà luogo a Milano, presso la Sede del Touring, dal 15 al 23 aprile.

Tutti coloro che non avranno potuto effettuarne il ritiro a Milano potranno effettuarlo, se inscritti con imbarco a Napoli, il giorno 28 aprile, dalle ore 15 alle ore 18, alla Sede dell'Associazione dei Commercianti ed Industriali (Galleria Umberto I, N. 27); se inscritti con imbarco a Messina, il successivo giorno 29 dalle ore 14 alle 16, nel locale dell'ex-Gabinetto di Lettura attiguo al Teatro Vittorio Emanuele - C. Garibaldi.

La consegna delle Buste - corredo, verrà fatta previo ritiro della tessera definitiva di iscrizione (modulo rosa).

3. — Ogni escursionista dovrà apporre all'esterno della valigia e del sacco alpino, in modo ben visibile, i cartellini che gli saranno stati trasmessi coll'indicazione del numero di iscrizione e della squadra alla quale appartiene; ciò allo scopo di facilitarne la consegna, in caso di smarrimento.

4. — Gli inscritti con pernottamento a bordo del « Solunto » in posti di prima e seconda categoria occuperanno la cabina indicata sulla *tessera di accesso al piroscafo, unita al libro dei tagliandi.*

Nessun cambiamento di posto è consentito.

Per gli inscritti con pernottamento in posti di terza categoria, non è possibile alcuna

UNA CAROVANA IN PARTENZA DA AZIZIA.

assegnazione preventiva delle cuccette, l'adattamento del piroscafo non avendo luogo che qualche giorno prima della partenza.

5. — Fatta eccezione per il modo di pernottamento a bordo durante il viaggio, *nessun'altra differenza esisterà nel trattamento della Carovana*. Ogni partecipante potrà quindi circolare liberamente sul piroscafo.

Per l'occupazione dei posti nelle sale da pranzo sul piroscafo non vi sarà diritto alcuno per precedenza di iscrizione o per altro, e la Commissione fa quindi assegnamento sulla cortesia dei partecipanti per un'intesa amichevole nell'occupazione medesima.

IL MERCATO DELLA LEGNA AL GARIAN.

6. — All'arrivo a Tripoli si consiglia ad ogni partecipante di portar seco la propria valigia fino ai Padiglioni degli Alberghi Popolari (Villaggio del Touring), destinati dalle Autorità della Colonia al pernottamento della Carovana e assai vicini alla località dello sbarco. E ciò perchè il trasporto e la consegna delle valigie ai partecipanti, per cura della direzione della gita, richiederebbero un tempo assai lungo per ragioni ovvie.

Sarebbe d'altronde opportuno che ogni escursionista si limitasse a portar seco solamente il sacco alpino cogli indumenti e gli attrezzi strettamente necessarî pel soggiorno a terra, lasciando la valigia, col resto dell'equipaggiamento, sul piroscafo.

7. — La direzione non assume alcuna responsabilità per lo smarrimento di valigie e di oggetti, pur disponendo per l'opportuna loro sorveglianza durante le escursioni dei partecipanti.

8. — Nei giorni di dimora in Tripoli, sarà esposto nel Ristorante *Italia* un quadro contenente le disposizioni relative agli orari ed al programma di ciascun giorno. Negli altri giorni le disposizioni risulteranno da avvisi esposti a bordo o negli attendamenti presso la Direzione della gita.

9. — Nei luoghi di pernottamento e di attendamento è assolutamente proibito fumare e accendere fuochi.

Ogni escursionista sarà tenuto responsabile dei danni che dall'inosservanza di una tale disposizione fossero per derivare.

10. — A Tripoli la distribuzione del caffè alla mattina si effettuerà nel padiglione centrale del *Villaggio del Touring*.

In detto padiglione avrà pure luogo la distribuzione dei sacchetti (che ogni partecipante dovrà portare nel proprio sacco alpino) per lo spuntino durante le escursioni della mattina, nei giorni 2, 3 e 4 maggio. La colazione e il pranzo avranno luogo nel Ristorante Italia.

11. — Qualora non fosse possibile il trasporto in autocarro di tutta la Carovana nel tratto Bu-Gheilan-Garian, la precedenza pel

trasporto medesimo è data alle signore e alle persone di età avanzata.

Ad ogni modo l'eventuale percorso a piedi si effettuerà su ottima strada e non si ridurrà che a pochi chilometri.

12. — Per quanto riguarda lo svolgimento dei servizi logistici durante le escursioni, si fa appello alla ragionevolezza di ogni partecipante per la rinunzia a quella eccellenza nei servizi medesimi assolutamente incompatibile con la difficoltà della loro organizzazione.

LA MOSCHEA DI TAGIURA.

13. — La Direzione si riserva il diritto di introdurre nello svolgimento del programma tutte quelle modificazioni che le circostanze di tempo e di luogo fossero per suggerire.

14. — La maggiore deferenza sarà dovuta alle disposizioni del Direttore Generale dell'Escursione e delle persone che lo coadiuveranno nello svolgimento del programma. E mentre da parte della Direzione sarà fatto tutto il possibile perchè la gita si compia nelle migliori condizioni di spirito e di corpo, si fa assegnamento sulla disciplina e sulla buona volontà di tutti i partecipanti, per il buon esito di questa Manifestazione del Touring Club Italiano che, per le finalità alle quali si inspira, ha ottenuto, col plauso, l'ambitissimo Patrocinio del Ministero delle Colonie.

Per norma degli escursionisti, le Buste-corredo che saranno consegnate loro previo ritiro della tessera di iscrizione (modulo rosa) contengono:

Il libro dei tagliandi con la tessera di accesso al piroscafo; Il distintivo per la designazione della squadra; La medaglia ricordo; La guida offerta in dono dal Ministero delle Colonie; Una copia del volumetto del Prof. Giuseppe Ricchieri (La Libia), offerta in dono dal Touring Club Italiano; Una scatoletta di sapone in fogli per turisti.

Agli escursionisti verrà distribuito sul piroscafo, previo ritiro del tagliando n. 1, la catinella di gomma per i servizi d'igiene ed il cuscinetto pure di gomma per il pernottamento.

LA FESTA DEI GONFALONI

Costituirà la più bella e la più simpatica delle cerimonie che avranno luogo nella Colonia durante il soggiorno della Carovana. Oltre 60 città hanno inviato il Gonfalone e la sfilata degli splendidi Vessilli, simboli di operosità e di gloria, sarà l'omaggio più fervido degli italiani alla nuova consorella riaffermante oltre il mare la grandezza della Patria nostra.

CONGEDO

Quando i soci leggeranno queste notizie, sarà imminente la partenza della Carovana.

UNA RIVISTA DI CAPI ARABI.

Ogni augurio è inutile: esso è nel cuore di tutti i soci del Touring, è nel cuore di tutti coloro che con fervore di entusiasmo e tenacia di propositi hanno collaborato per la buona riuscita di questo sincero omaggio degli italiani alla loro nuova colonia!

(*Fot. Ponticelli*).

GITA ALLE TERME ROSELLANE E AL POGGIO DI MOSCONA (Commissione Provinciale di Grosseto - 7 Marzo 1914).

Il Turismo Scolastico è entrato da qualche mese in piena azione. L'idea, studiata da persone che dell'educazione dei fanciulli e dei giovani hanno fatto una idealità della loro vita, ha potuto realizzarsi fra il consenso presso a che unanime degli studenti, dei professori e dei genitori.

In alcune città, la nuova iniziativa fu salutata col più schietto entusiasmo, poichè veniva a colmare una vera lacuna, tanto più dolorosa quanto più vivo appariva nei grandi centri il rifiorire di energie e di forme di sport intese a disciplinarle ed a far sì che i giovani potessero contrapporre al lavoro intellettuale della scuola una salutare reazione fisica esplicata in pienezza di moto, alla luce del sole, nella visione benefica dei meravigliosi spettacoli dei quali è prodiga la natura verso coloro che s'affacciano alle ampie balconate della vita.

GRUPPO DI ALLIEVI E ALLIEVE AL M. MONARCO
(C. P. di Milano - 22 Marzo 1914).

Nella stessa nostra Milano, ove il turismo scolastico già da tempo era in azione per merito specialmente della Sezione di Milano del Club Alpino Italiano, della Società Ginnastica Femminile « Mediolanum », dell'Associazione « Per la Scuola » e di altre Società di educazione fisica ed intellettuale, nella stessa nostra Milano, il successo delle prime manifestazioni della Commissione Provinciale (costituitasi sotto la presidenza del benemerito prof. dott. Vittorio Nigherzoli, Preside del R. Istituto Tecnico Carlo Cattaneo, che svolge l'opera sua con fervore di vero apostolo) fu superiore alle più rosee previsioni, poichè alle cinque gite fino ad oggi organizzate (a Bergamo, alla Certosa di Pavia, al Monte Bolettone, al Monte Monarco e alle Miniere di Méride) presero parte complessivamente 1500 alunni delle Scuole

Fot. Giussani (1a Liceale).
GITA AL PIANO RANCIO (C. P. di Como - 14 Marzo 1914).

Medie Maschili e Femminili. Nè il risultato deve meravigliare, chè appare anzi ancora modesto se si considera che la provincia di Milano conta ben 15.000 studenti, dei quali solamente il 2 % in media prende parte alle manifestazioni del turismo scolastico e dei campi di giuoco all'aperto.

È quindi col più vivo compiacimento che noi segnaliamo alle famiglie ed a tutti coloro che si interessano dell'importantissimo problema l'opera, veramente entusiastica e degna del maggiore encomio, della Commissione Provinciale di Como (della quale assunse la presidenza, in rappresentanza del Provveditore agli Studi, il Dott. Eugenio Rocca) che inaugurò le sue escursioni con una riuscitissima gita di 500 studenti al Piano Rancio (m. 1000) in quel di Civenna; di Grosseto (presieduta dall'Avv. Amilcare Concialini Lazzaretti) che il 7 marzo guidava la quasi totalità della scolaresca grossetana alle Terme Rosellane e al Poggio di Moscona, offrendole la visione grandiosa della vittoria dell'uomo sulla malaria, fino a pochi anni or sono nemica implacabile e seminatrice di morte in quella regione pur bella e feconda; di Udine (presieduta dallo stesso Provveditore agli Studi, Cav. Antonio Battistella), che scelse a meta della sua prima escursione, il 15 marzo, il Lago di Cavazzo ed il Monte S. Simeone; di Cremona che, colla guida dell'ottimo Presidente Professore Giuseppe Vialli, inaugurava le sue manifestazioni con una splendida gita di 600 studenti al Monte Maddalena (m. 875) sopra Brescia.

Ed a tutte queste manifestazioni veniva associata la festa degli alberi, suscitatrice nell'animo dei giovani del culto per la foresta, che Giovanni Bertacchi dice essere la misteriosa preghiera della montagna, così come i culmini ne sono l'inno possente.

E nuovi organismi di vita vanno formandosi a Novara, a Cremona, a Siena, a Bari, a Lecce,... dovunque, insomma, è fremito di vita giovanile ed è palpito di cuore desideroso di aiutare lo sboccio e la fioritura dei germogli purissimi della flora umana.
In qualche località, invece, l'iniziativa non ha ancora avuto potere di smuovere e di vincere l'indolenza, l'apatia, il misoneismo, il preconcetto, e magari un po' di tutte queste cose unite assieme. Furono accampate diffidenze di professori e di parenti, inerzia di studenti, difficoltà finanziarie: ostacoli assolutamente incomprensibili e che non reggono al primo urto col ragionamento.

E ci siamo recati sul campo di battaglia o, per meglio dire, sul campo dell'inazione, per dimostrare coi risultati delle prime esperienze e cogli esempi delle vittorie già ottenute, che con un po' di buona volontà era facile distruggere tutti gli ostacoli, convertire gli increduli, scuotere gli indolenti e i pigri: portare insomma un palpito di vita nuova ed un fremito di nuove energie là ove batteva ancora il ritmo monotono e lento della vita d'altri tempi.

Abbiamo spiegato come fosse pur facile cosa dar vita alla nuova iniziativa, pur ch'essa fosse sorretta e vivificata da un po' di fede e da un po' d'entusiasmo.

Un programma, anche limitato a due o tre

Fot. Giussani
GITA AL PIANO RANCIO (C. P. di Como - 14 Marzo 1914).

FESTA DEGLI ALBERI A GROSSETO (5 Febbraio 1914). (*Fot. Cavallini*).

sole gite, con una spesa minima, pel primo anno d'esperimento; la sua stampa e la sua distribuzione nelle scuole e nelle famiglie accompagnata da qualche buona parola di incitamento dei capi di istituto e dei professori; due o tre persone innamorate dell'idea e decise a farla trionfare a qualunque costo; un professore che sappia istruire senza tediare, qualche bidello dai garretti solidi e dai modi energici per la sorveglianza; alcuni studenti, scelti tra i migliori per eccellenza di doti fisiche e intellettuali, da porre alla testa delle squadre (e per questi giovani volonterosi, per questi discepoli della buona e sana propaganda, il Touring Club Italiano istituirà una medaglia al merito turistico, da assegnarsi alla fine di ogni escursione in ricompensa dell' aiuto prestato) e via.... dall'alba al tramonto, colla colazione in tasca e l'entusiasmo nel cuore, dovunque è un prodigio d'arte o una visione di bellezza.

Fot. Giussani
GITA AL PIANO RANCIO (C. P. di Como - 14 Marzo 1914).

Il risultato sarà identico dappertutto e le diffidenze, le apatie, i pregiudizi si disperderanno al primo soffio d'aria pura ed al primo raggio di sole acceleranti il battito ai cuori e il respiro ai polmoni.

Ed alla sera i genitori, risalutando al ritorno le loro creature, stanche di quella buona e sana stanchezza che è una delle gioie più pure che diano le corse all'aria libera, benediranno alle istituzioni ed alle persone che, sacrificando un po' del loro tempo e della loro libertà, avranno cooperato al buon esito della loro missione educatrice, e contribuito a coltivare nell' animo delle giovani esistenze i germi delle buone opere future.

E questa visione di una gioventù migliore, sana e felice, di una gioventù che ha nella salute del corpo lo sprone migliore allo studio ed al lavoro proficuo, conforti gli apostoli della nostra idea e li sorregga nelle nobilissime battaglie contro tutti gli ostacoli, che sappiamo essere inevitabili in questo come in tutti gli altri campi della umana energia. La loro missione va oltre il semplice fatto sportivo, poichè mira a far conoscere ai giovani tutta la Patria: nella natura e nell'arte, nella leggenda e nella storia, nelle pianure sonanti dell'umano lavoro e nelle vaste solitudini montane: in tutto ciò insomma che essa ha di bello, di grande, di immortale!

MARIO TEDESCHI.

IL "PORTO" IN GIORNO DI STRAORDINARIA FESTA NAUTICA.

Non sia luogo ove sorgan barriere
Fra l'Italia e l'Italia, mai più!

Il voto del poeta, evocato da Bertacchi nella sua alata orazione al «Sodalizio del Moto», non è pur anco compiuto, dappoichè lo sviluppo moderno dei mezzi di trasporto e comunicazione è in tante parti ancora così arretrato, da rendere virtualmente lontanissime località, che invece sono realmente vicine e che potrebbero scambievolmente giovarsi, ove fosse più facile il comunicare fra di loro.

RIMORCHIATORE PER SERVIZIO FLUVIALE, CON MOTORE AD OLIO PESANTE.

Un caso che è stato segnalato al Touring, e di cui volentieri ci occupiamo, perchè è realmente tipico e perchè trova purtroppo riscontro in altri casi analoghi, è quello del mezzo primitivo con cui, attraverso il Po, vengono allacciati i due tronchi della strada di grande comunicazione Parma-Polesine-Stagno-Cremona, la più breve congiunzione fra i due importanti capiluoghi di Provincia.

È noto, a quanti abbiano vissuto in paesi rurali lungo le sponde padane, quale separazione rappresenti la placida ed argentea striscia del fiume fra le popolazioni e le terre delle opposte rive. Differenze etniche profonde, disparità di dialetto inverosimili, ove si pensi alla distanza di pochi ettometri, tradizioni e costumi totalmente diversi, ci dicono quale barriera abbia sempre rappresentato il nostro grande fiume, anche nei punti dove si può con un breve grido o con un cenno di mano chiamare da una riva all'altra il tardo e rude barcaiolo, che per un paio di soldi traghetta il raro passante, a poderosa forza di remi, con un pesante ed impegolato scafo secolare.

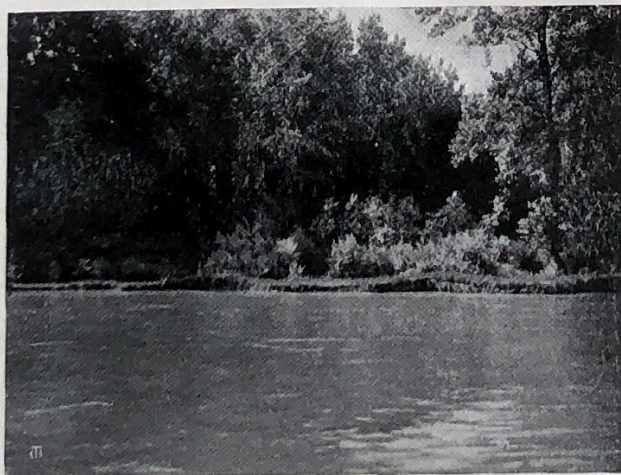
Se la calma che emana dal luogo deserto e dal lento scorrere del fiume — sul quale invano si sogna il pullulare auspicato d'imbarcazioni, che approfittino di questa *grande via che cammina,* recando col pulsare dei motori e coi sibili delle sirene la vita nautica e commerciale — se tale calma vi riposa lo spirito e vi ricolma di una dolce poesia melanconica, non potete però, richiamandovi alle esigenze della vita moderna,

MOTOSCAFO IN SERVIZIO PUBBLICO DI TRAGHETTO.

non constatare con certa amarezza, come il fiume continui ancora a limitare lo sviluppo di tutto il traffico rivierasco, che dovrebbe poterlo agevolmente e continuamente varcare, mentre l'assenza della navigazione fluviale toglie tuttora alle popolazioni padane il motivo di considerare il Po come una naturale fonte di ricchezza e di vita.

Che cosa v'ha dunque di più ovvio e di più umano delle aspirazioni dei Municipii di Polesine Parmense e di Stagno Lombardo, che vogliono da lunghi anni — non spingendo neppure il desiderio fino a chiedere un ponte stabile che esigerebbe dei milioni di spesa — sostituire all'attuale traghetto sul Po, ora fatto a remi, un traghetto da compiersi da un battello elettrico, capace di trasportare comodamente i passeggeri, non meno che le merci ed i veicoli, vuoti o carichi?

BOSCHI IN RIVA AL PO.

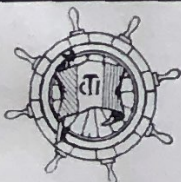
Gli argomenti in favore della trasformazione sono molteplici e tutti ottimi (1): la posta, che ora non si vale del traghetto, impiega due giorni per giungere da Stagno a Polesine e percorre con varii mezzi di trasporto 120 chilometri buoni; il turista che non desideri avventurarsi sull'attuale *porto* con la sua macchina o che non possa usufruirne in caso di piena, deve andare a trovare un ponte a Cremona o a Casalmaggiore, mentre col nuovo traghetto il passaggio sarebbe molto facilitato e rassicurato; la fitta rete tramviaria parmense e le linee automobilistiche del Cremonese potrebbero essere collegate dal nuovo traghetto, che potrebbe render possibili coincidenze e servizi cumulativi; i prodotti agricoli delle due regioni opposte, che dànno derrate che bene

(1) Li togliamo da una particolareggiata e competente relazione del Dott. Mario Beretta alla Commissione di Turismo Nautico del T. C. I.

LO SCALO MERCANTILE DI POLESINE PARMENSE.

si integrano nell approvvigionamento dei relativi mercati, potrebbero più facilmente scambiarsi ed evitare costosi trasporti per giri viziosi; i prodotti della viticoltura emiliana, che già sono notevolissimamente destinati al consumo lombardo, approfitterebbero del miglioramento del traghetto, non meno del bestiame numeroso, che la Lombardia riversa sull'altra riva....

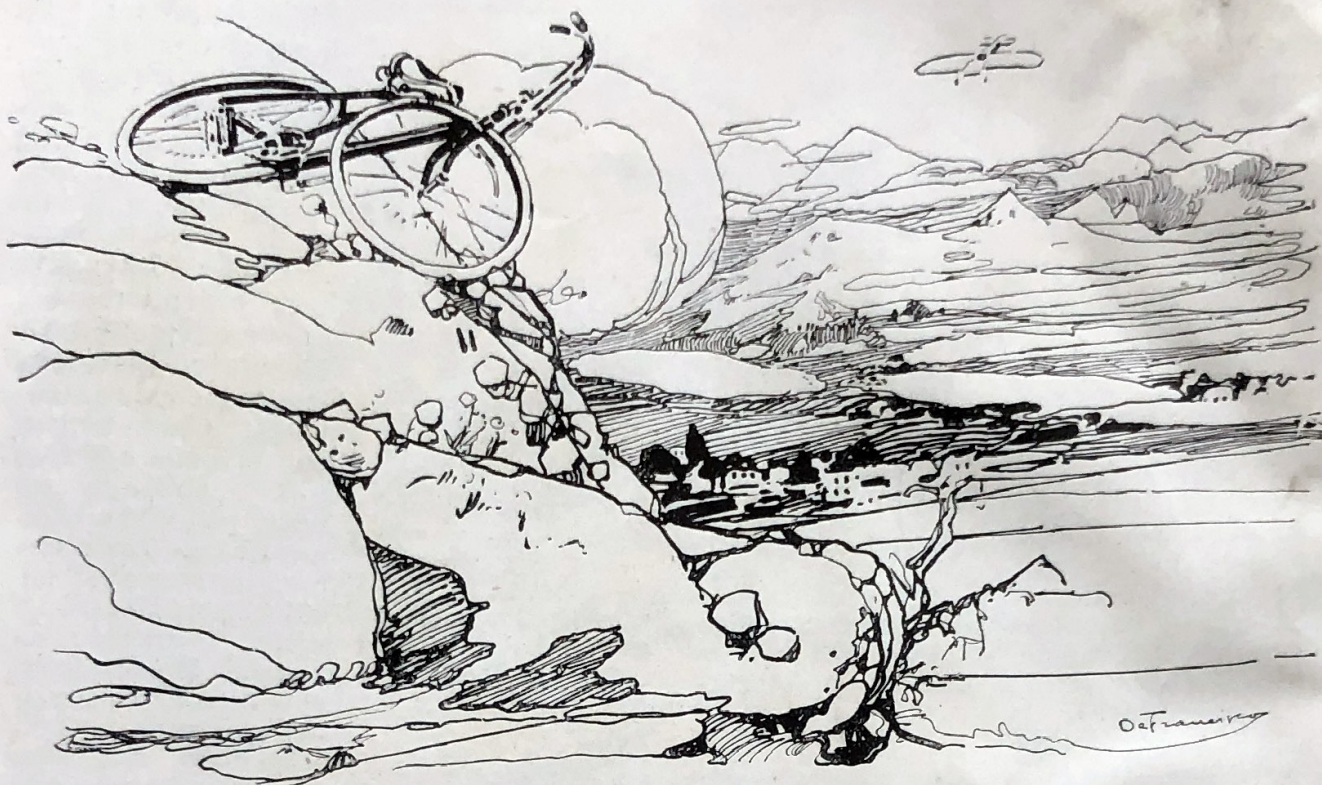
E tanti e tanti altri argomenti specifici sanno e possono citare a favore della loro causa i Municipi di Stagno e di Polesine, oltre a quello generale della ineluttabile necessità del progresso civile. Tanto più dovrebbero a quest'ora essere stati esauditi, inquantochè la spesa che si richiede per l'impianto non è certo considerevole e può in seguito venire anche ripagata dal gettito del pedaggio dato dalle merci e dalle persone traghettate, che sarà indubbiamente molto superiore a quello attualmente prodotto dal vetusto pontone remiero.

Noi auguriamo quindi che il Ministero dei Lavori Pubblici dia il suo appoggio pel raggiungimento dello scopo civile e ringraziamo fin d'ora di cuore quanti si adopreranno favorevolmente all'uopo, in nome di quanti turisti non fremeranno più, come ora giustamente devono fare, nell'attesa dell'irsuto Caronte, che li meni all'altra riva, o nella divorazione dei chilometri che li portino al ponte più vicino ed ahi.... tanto lontano!

EMANUELE SEGRE

In preparazione: il primo Annuario della Navigazione da diporto, pubblicato per cura della nostra Commissione di Turismo Nautico nell'intento di divulgare anche in Italia il grande e piccolo turismo sull'acqua.

I Soci tutti, residenti in località marittime, lacuali e fluviali possono collaborare alla nuova pubblicazione comunicando subito alla Sede del Touring gli indirizzi:

Dei possessori
Dei noleggiatori } di autoscafi e velieri da diporto
Dei servizii pubblici motonautici
Dei costruttori e commercianti di articoli nautici

e tutte le notizie del genere reputate interessanti e degne di divulgazione

SCOMPARE IL VELOCIPEDE?

« Though some perhaps will me despise,
Others my charms will highly prize ».

Di fronte alla magnifica ed imperiosa avanzata dell'aviazione, che sta ormai per trasformare il mito d'Icaro alato nella pratica consuetudine di ogni giorno, fra il pulsare delle mille forme e delle mille applicazioni nelle quali il motore invade ed accelera la vita moderna, non sembra che il velocipede stia per esser dimenticato, non sembra che l'onda delle invenzioni nuove, ardite, strane, perigliose, sommerga a poco a poco la piccola macchina semplice e silenziosa?

IL CAPOSTIPITE DEL CICLISMO (1790).

Parecchi scrittori, l'hanno già sentenziata questa scomparsa della bella macchina tanto amata, hanno detto che il tempo della sua massima voga, della sua massima utilità, è ormai lontano, e che ben presto non più degnata degli sguardi e delle gelose carezze di migliaia di amatori, sarà solo un oggetto da museo, da collezione, una cosa morta insomma.

Pare proprio che, sdegnando le moderate emozioni della bicicletta, la gioventù di oggi, dominata e avvinta dall'affannoso roteare delle eliche e dal pulsare dei motori, sia tutta trascinata a più aspre sensazioni: della velocità, dello spazio, del pericolo vinto.

Ed a noi, che il velocipede abbiamo avuto caro e fido amico per tanti anni, a noi cui per l'età, per i doveri, per gli affari, magari per il.... decoro professionale, è inibito il gettarsi in braccio alle nuove vertiginose emozioni, l'idea di quella macchina che ci fu cara e che sparisce, che se ne va, è di una grande melanconia:

Partir c'est mourir
[un peu.

Eppure no, (amici miei), non è ancora spento il fascino dal quale la nostra giovinezza fu ammaliata, la bicicletta non ha ancora perduto i suoi molti cavalieri.

Molti di quelli che la piangono quasi morta, lo fanno in buona fede, senza accorgersi che sono loro invece i trapassati.... sono invecchiati, prendono il tram, la carrozza, trascinano il dignitoso peso di un'epa nascente,

e mormorano compunti: « Non c'è più *sport*, non c'è più bicicletta! ».

È un errore frequente di prospettiva psicologica questa, di non rammentare invecchiando, che altri sono giovani e, quel che più importa, vivono da giovani.

Le nuove generazioni sono, sportivamente, più numerose e più attive delle passate: la facilità delle comunicazioni, la propaganda della stampa, l'azione delle società (persino confessionali) aumentano l'efficienza sportiva della gioventù moderna. Se parte di essa si orienta verso nuove ingegnosità meccaniche, la grande massa dà e darà sempre lieta vita agli sports semplici e poco costosi: al podismo, al foot-ball, alla bicicletta sopratutto.

ALTRO TIPO DI CELERIFERO INVENZIONE DI DE-CIVRAC.

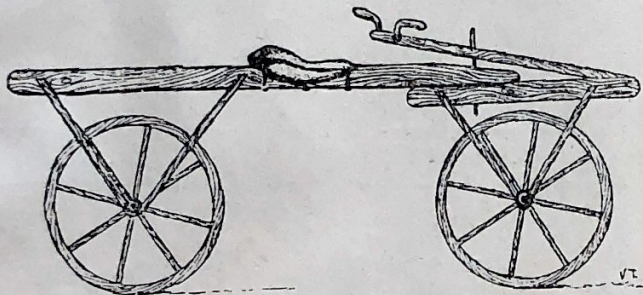
LA "DRAISIENNE" (1818).

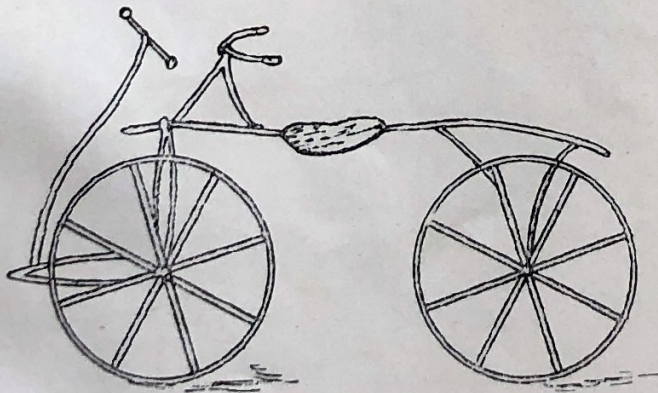
Perchè questa è il mezzo ideale — almeno per me — ed economico, per girare, per vagabondare, per correre, per sfogare la chiusa energia, per abbandonarsi alla dolce e modesta poesia di raggiungere una vetta dalla quale godere la vista del piano, per dopo ritornare alla valle ed innalzare lo sguardo all'altura da cui si è discesi per ammirare con tranquillità e con silenzio, la bella, la grande, la sublime natura, la sola madre di tutti noi, delle nostre gioie e dei nostri dolori, quella che ci fa nascere, che ci circonda nella vita, e che pietosa ci seppellisce.

L' "HOBBY-HORSE" (1819).

Dolci e modeste emozioni che il motore fragoroso, indomito e veloce vi impedirà sempre di godere.

Come tutte le cose semplici e quindi robuste, il velocipede — almeno per molti e molti anni ancora — non tramonterà.

Credete voi che col moltiplicarsi dei mezzi di trasporto, l'uomo possa smettere di camminare? O pensate possibile che l'arte oratoria, suprema arte umana, possa essere soffocata dalla facilità di comunicare il pensiero col telegrafo, col telefono, colla macchina da scrivere? Da tanto tempo la macchina da cucire, a mano ed elettrica, fa sorridere della semplicità dell'ago contemporaneo dell'uomo abitante le palafitte lacustri, che l'intagliava nelle ossa di renna e di cervo, eppure tutte le brave giovinette fanno meraviglie con l'ago, senza neppur sognarsi che una cosa così semplice e così utile possa venir dimenticata. Tanti meravigliosi veicoli hanno sorpassato il modesto velocipede, ma a tutti i baldi giovani sorride la snella macchina che, colla sola forza dei loro muscoli, può correre velocissima e sicura.

Secondo me, una grande garanzia per l'avvenire del velocipede, sta nella sua semplicità, nella forma quasi invariabile, schematica, del suo insieme; per questa sua qualità che lo mette molto vicino agli arnesi primordiali e fondamentali: l'ago, il martello, il coltello, è possibile persino il pensiero che esso sia destinato ad accompagnare l'umanità fino ai giorni più tardi.

* * *

Ma lasciamo pure le previsioni del lontano avvenire e scendiamo a discutere nel campo tecnico e pratico, facilmente e brevemente però, perchè la tecnica e la pratica, sono di una noiosità sconfortante, per i nostri lettori in ispecie, che di quelle devono quotidianamente inzupparsi e ricorrono alla nostra rivista per avere un po' di riposo intellettuale e un po' di svago per lo spirito.

Il velocipede dal 1886 fino ai nostri giorni *et ultra*.... se mi riesce quella mia profezia di poco fa, è, si può dire, rimasto tale e quale.

All'infuori di quel notevole ed inglorioso tentativo che fu il biciclo, dalla ipertrofica ruota anteriore, causa di tanti acrobatici salti, tutti i perfezionamenti che stabilirono

man mano la migliore costruzione del velocipede, non ne cambiarono la « concezione meccanica », le « basi tecniche », quelle che dovrebbero essere le garanzie della sua remotamente futura vitalità.

CARICATURA FRANCESE DEL 1820.

Le « trovate » capitali che hanno trasformato il celerifero primitivo (due ruote di legno collegate da un pezzo, pure di legno, *foggiato a cavallo o a leone,* e messo in moto a furia di spinte coi piedi alternate sul terreno) nel velocipede moderno, pratico e soggetto di una vera industria furono: (elenco rapidamente).

L'articolazione della ruota anteriore — o sterzo — che diede alla macchina la libertà di direzione (*la draisienne*).

La sostituzione del ferro al legno; impronta dell'industrialismo inglese. Prima furono verghe di ferro, poi, 50 anni dopo, vennero i tubi.

L'applicazione dei pedali, del fabbro Michaux, che emancipò la vecchia *draisienne* dall'antico e incomodo sistema della spinta dei piedi contro il suolo. Invenzione che fece entrare il velocipede in una fase completamente nuova.

CARICATURA INGLESE DEL 1819.

L'introduzione dei cuscinetti a sfere nei movimenti. Grazie a questa geniale innovazione il velocipede acquistò scorrevolezza, silenziosità e ridusse minimo il lavoro di energia del cavaliere.

La catena, che spostò i pedali su altro fulcro che permise maggiori velocità e diversi sviluppi, [se]nza toccare [la] grandezza delle ruote. Vennero poi le fascie di gomma piena, trasformate successivamente nei pneumatici.

Da allora, quindi, sempre due ruote una davanti all'altra, e, quel che è importantissimo, sempre e ancora una ruota anteriore solamente direttrice e una posteriore motrice, azionata da un ingranaggio generatore a mezzo di una catena.

Tutti i tentativi di *comporla* diversamente si sono dimostrati inferiori ed incapaci di una vera efficacia tecnica.

La pedalata oscillante, invece di quella rotativa, in tutte le forme che io ho avuto occasione di vedermi sottoposte, non soddisfacendo neppure alla dichiarata maggiore capacità, non aumentava poi per nulla, anzi diminuiva e la stabilità e la durata. Aumentava, sì è vero.... lo sforzo fisico del cavaliere!

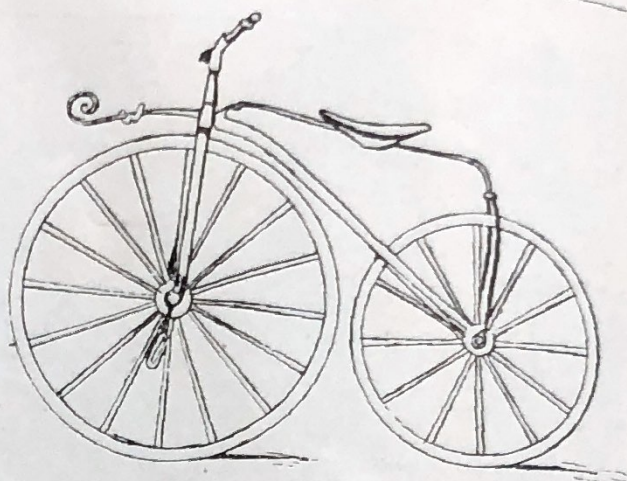
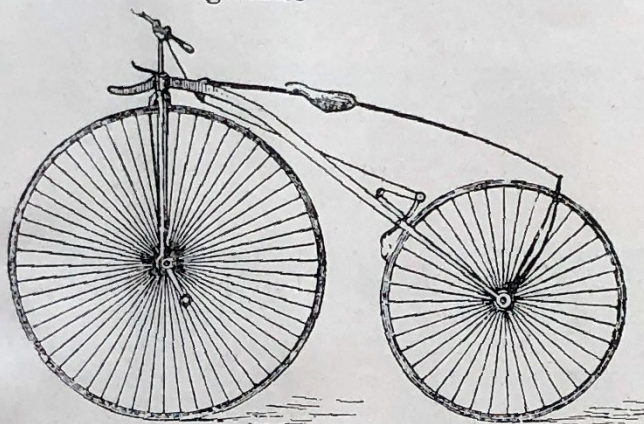
Il movimento rotativo per le gambe, a mezzo di due pedali opposti sulla stessa retta, è quello che dà il massimo risultato, col minor sforzo muscolare. Con questi alti e bassi — come i pedali di un organo — quanto avrebbe durato un Giro d'Italia?

E così è rimasta anche la trasmissione del movimento dall'ingranaggio generatore — moltiplica — alla ruota motrice, a mezzo della catena. Nel velocipede la trasmissione a cardano, è stata provata ma non mante-

... per moltissime deficienze meccaniche. ... sì che aveva il vantaggio di eliminare la catena, e di essere tutta coperta e quindi riparata dalla polvere e dalla pioggia.

Trovata veramente pratica invece, fu quella della ruota libera. Sembrava allora di aver trovato.... il moto perpetuo. Il tourista da essa ottiene un materiale giovamento. Anche i corridori l'adottano, per quanto però molte volte sia da sconsigliare.

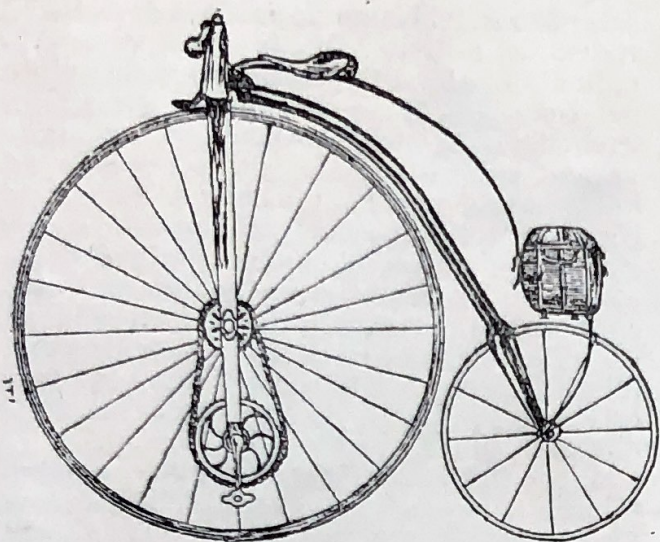
Nel frattempo si è studiato anche di rendere elastico il telaio o la forcella anteriore o tutti e due.

E alcuni sono riusciti ad ottenere una nervatura nel telaio salda e molto oscillante. La mia opinione a tal riguardo è la seguente. Il telaio o la forcella elastici possono essere adoperati per velocipedi montati su gomme piene. Quelli dei militari ad esempio, che danno ottimi risultati. Allora l' oscillazione del telaio mitiga la durezza dei colpi che il cerchio rigido non può assorbire. Al ciclista è bene non far risentire troppo i colpi che lo possono danneggiare — il soldato principalmente — accorciandogli la resistenza. Ma nelle biciclette da turismo, montate su pneumatici, e di una relativamente grande sezione, il telaio elastico, non dico sia un errore, ma una inutilità dannosa.

IL VELOCIPEDE DI MICHAUX (1863).

IL VELOCIPEDE ALLA FINE DEL 1869.

Tutti sanno che per ottenere il massimo risultato dal velocipede occorre che questo sia rigidissimo nelle sue parti. Se al ciclista che spinge con forza i pedali per superare una pendenza, ed aumentare la velocità, manca la sincronia dei movimenti, perchè viene ad accorciarsi la distanza dal sellino al movimento centrale, la sua azione viene disturbata, la sua efficacia, diminuita. Quindi tutto ciò che serve a far « ballare » il cavaliere lo danneggia nel risultato.

Migliori si sono dimostrate le snodature elastiche messe ai capi delle forcelle, che lasciano quindi rigido il telaio, pur permettendogli un certo su e giù.

Il telaio reso elastico, o pieghevole, o snodato, può servire perciò per lavori particolari — ripeto per l'esercito —. Per tali destinazioni, la maggior resistenza (della macchina e delle gomme). compensa il traffico del peso aumentato e degli ordigni aggiunti. E l'industria italiana è riuscita a creare dei tipi di velocipedi per l'esercito veramente buoni. Probabilmente fra breve assisteremo al battesimo, che siam certi sarà felicissimo, della bicicletta mitragliatrice.

Ultimamente ha fatto un notevole chiasso la Velotorpille, chiasso dovuto alla novità della trovata che non portava però nessun miglioramento nel campo pratico. Ha avuto la sua fortuna come.... una stella del canto; ma è subito tramontata per improvviso e stabile sprofondamento vocale. Non è il caso di considerare la bicicletta col motore, chè allora essa cambia aspetto perdendo le peculiarità di velocipede in senso stretto. Come non interessa il Wall-Auto-Wheel, esposto al

IL BICICLO (1875).

IL BICICLO DI SICUREZZA.

Salon inglese. Dirò — solo a titolo di curiosità — che è costituito da una ruota supplementare da aggiungere a quella posteriore del velocipede. Al perno di questa ruota è fissato un motorino che fa sino a 3000 giri e che trasmette con ingranaggi il movimento alla ruota del velocipede. Con esso si fanno circa 35 chilometri all'ora.

LA BICICLETTA NEL 1880.

La bicicletta ormai è perfettissima. La « moda », la « novità », il « perfezionamento » potranno ritoccare la forma o il colore di un particolare. Come in America, dove fin dal 1900 si scriveva : « .... Tutt'al più il consumatore esigerà maggior apparenza artistica e maggior precisione meccanica nei dettagli. La verniciatura a colore va ad essere di moda. Abbellisce la macchina e le dà un certo che di artistico.... ».

Così oggi dovunque, anche da noi perciò, si differenziano le macchine solo per i raggi nichelati piuttosto che ossidati, per i freni a trasmissione rigida interna o esterna, a leve diritte o rovesciate, per le forcelle a doppî od a semplici tubi, per i manubri con differenti curve, ecc...

Le varie marche differenziano anche nella lavorazione e nel materiale, si capisce, come le scarpe che (mi si passi la volgarità del confronto) pure essendo eguali nella « concezione » possono aver la suola di cuoio... o di cartone. E son sempre scarpe. Come i velocipedi... porcheria, sono pur sempre velocipedi.

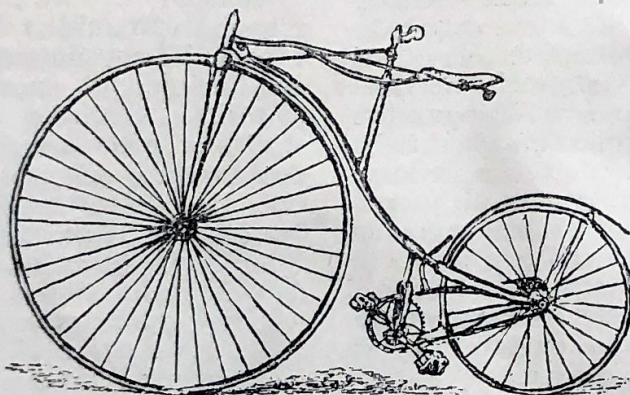
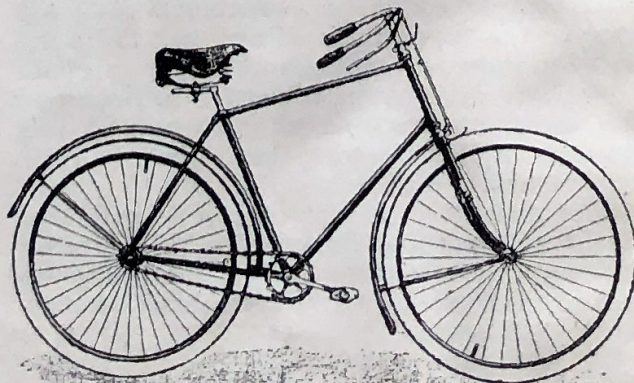
Lasciando da parte la migliore o peggiore qualità, si può concludere, che i principî tecnici in base ai quali il velocipede viene ora costruito, sono ormai fissati, e sono quelli che permettono la minima spesa di costruzione in rapporto al servizio utile, alla velocità, alla durata. Così come, a mano a mano, il velocipede si uniformerà in un tipo medio — nella qualità e nel prezzo — annullando quelle troppo care per inutile lusso e quelle troppo a buon mercato per la poca bontà.

Resterà libero ognuno di sbizzarrirsi nello sviluppo delle moltipliche. Pochi anni or sono la tendenza — in qualche posto, mania — era per i rapporti grossissimi. E, strana constatazione, la terza ruota (così alcuni chiamavano la moltiplica esagerata) ingigantiva passando dal piano al monte.

Se a Milano si usavano i rapporti 52, 54, 56 per 18, circa 6 metri e mezzo, a Como erano comuni i 62, i 64... et ultra. La moltiplica esagerata (arrivare ai 10 metri! che gioia!) era un'impronta di distinzione... avrebbero detto gli Americani

Oggi, con molto buon senso di praticità, il tourista e il corridore (il consumatore per mestiere delle biciclette) sono scesi a rapporti di molto inferiori. In via di massima il miglior sviluppo per città e turismo, è il 48, anche il 46 per 18. Chi poi ha la macchina munita di ruota libera può usare rapporti più piccoli. La gioventù di oggi dispone di molta agilità.. Eccellente il rapporto di 46 denti per 20, circa metri 5: niente fatica, ripresa facile e veloce, miglior guida della macchina.

La ruota libera di venti denti poi è assolutamente migliore. Il delicato congegno è più sicuro in dimensioni maggiori.

Ed ora, amici lettori, vi esporrò, per lasciarvi un roseo pensiero sull'avvenire, una idea grandiosa : quando si troverà l'elemento fisico che in piccola quantità come volume, e leggiero come peso, possa accumulare una grande quantità di energia elettrica (avviso

LA BICICLETTA NEL 1896.

gli inventori!!) allora sì, vedremo il velocipede, alla cui ruota sarà applicato un lillipuziano accumulatore e relativo motore, filare per centinaia di chilometri... Sarà allora l'apoteosi del velocipede e spariranno i motori a benzina, i rumori, il fumo e tutte le altre seccature.

Pensate che adesso, uno degli omnibus elettrici al servizio degli alberghi, per poter percorrere 50 km., deve portare un avantreno di batterie del peso di quattro quintali!!

Ma noi non vedremo più quelle meraviglie che saranno forse la realtà quotidiana dei nostri pronipoti...

***

Del velocipede è accaduto come di tutte le cose troppo usuali; sembra che non ci siano più, o che vadano in disuso perchè si avvertono meno. Specialmente noi, abitanti dei grandi centri, che siamo poi i soli ad occuparci di queste questioni, siamo affetti da questa particolare miopia. Siamo ormai avvezzi a viaggiare sui trams e sulle ferrovie elettriche, ad incrociare ad ogni passo vetture automobili, motocicli, a sentir rombare a tratti sul nostro capo il motore di un dirigibile mostruoso, come volete che ci si possa accorgere ancora delle gracili libellule a due ruote? Non ci scansiamo neppur più al loro passaggio, si aggiustano da loro a guizzar via inosservate. Vorrei riprodurvi la curiosa impressione provata in un giorno di sciopero di trams (non vi mancheranno prossime occasioni di goderla anche voi!), allo spettacolo delle strade sgombre dai grossi veicoli gialli e tutte formicolanti di velocipedi: non avrei mai creduto che ci fossero tanti velocipedi a Milano!

Eppure è appunto e soltanto in queste città molto grandi che la bicicletta può scomparire o almeno diminuire di molto, data la rete delle rapide comunicazioni, data la difficoltà del transito, specialmente in certe ore e in certe posizioni centrali.

Nei piccoli centri, essa è, e deve essere, in continuo aumento, di mano in mano che migliorano le condizioni delle strade e la capacità economica degli abitanti.

Perchè quelli che parlano del fascino che esercita il motore e l'aeroplano sulla gioventù di oggi, parlano di cose accessibili — ma neanche! — appetibili all'uno per mille degli *sportsmen*, dimenticano che per migliaia e migliaia di giovani robusti e ardimentosi una bicicletta, anche scricchiolante, ed una giornata di libertà, sono il culmine, la vetta dei più arditi desiderî.

I consumatori futuri del velocipede saranno gli operai delle officine, i lavoratori dei campi che soldo a soldo metteranno insieme la somma che li farà ricchi della macchina desiderata.

E questi sono milioni...

Da uno studio ultimamente fatto intorno alla distribuzione del velocipede in Italia, rilevavo come poche zone avessero raggiunto un grado di sensibile consumo — nessuna la saturazione. Abbiamo un milione di ciclisti in Italia. Un milione? Ma in Italia vi sono 40 milioni di abitanti; toglietene pure 25 come composti di vecchi, donne e fanciulli, ammettete che dei rimanenti, 5, 10 anche, vadano sempre a piedi, che per mezzo milione optino per l'automobile e la motocicletta (adesso sono cumulativamente a circa 30.000!!) i rimanenti, fatene pur voi il calcolo, non possono essere considerati come consumatori potenziali del velocipede? Da un milione di ciclisti attuali, a quella possibilità di quattro milioni e mezzo, del margine per l'avvenire del velocipede ce n'è e quanto! Non vi pare?

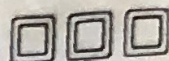
Anche in Francia, dove aviazione, automobilismo e specialmente motociclismo, sono incomparabilmente più sviluppati che da noi, dove la gioventù è in diminuzione per la scarsa natalità, vi sono ben 3 milioni e mezzo di ciclisti — erano un milione nel 1893, vent'anni fa.

Più giusta appare quindi l'affermazione che, velocipedi da una parte, e altri veicoli più efficaci e costosi dall'altra, siano oggetto di consumo di due classi ben distinte. È come una piramide: la base larghissima è capace del consumo del velocipede, è la piccola cuspide di quello dell'automobile, del motociclo, ecc., con l'aggravante che quest'ultima può essere contemporaneamente consumatrice del velocipede, mentre non potrà mai esser vera la proposizione inversa per i consumatori della base.

Forse un grande slancio potrebbe esser dato in Italia all'uso del velocipede, da una miglior organizzazione delle gare sportive, come si è fatto e si fa in altri paesi; queste gare richiamando ed interessando il pubblico, formano i dilettanti, abituano la mentalità degli spettatori all'uso della bicicletta: quante donne da noi, e quanti uomini oltre i quarant'anni vanno in bicicletta? Pochi o nessuno; mentre la cosa è comunissima in Inghilterra ed in Germania; ripeto che bisogna abituarsi e ci si abitua solo coll'esempio. Certo il commercio e l'industria dei velocipedi, per l'avanzare di altri formidabili concorrenti, dovranno opportunamente orientarsi.

Da noi si constata già, con piacere, l'affievolimento dell'importazioni estere, in relazione ai bisogni del mercato. Gli industriali, da parte loro, non mancano di persuadere, e con efficacia, la clientela, a ricorrere solo all'industria nazionale. E i due scopi: dell'allargamento del consumo e dell'abitudine di servirsi del prodotto nazionale, saranno — col tempo — facilmente raggiunti, se ai consumatori sarà presentata merce di ottima costruzione, di buon materiale, e di soddisfacente riuscita. Solo in questo modo, ogni passo che si farà innanzi sarà durevolmente conquistato. Far contento il cliente, è pur sempre il miglior mezzo di persuadere, il miglior incentivo ad un aumento nel consumo.

GIAN GIACOMO ROSEO.

. . . .

— Ciao.

— Dove vai?

— Mah! E tu?

— Mah!...

Un breve riposo sotto la gran porta aperta sulla fretta cittadina che s'è rovesciata per le vie in fermento di uomini e di traffici. Un fruscìo sottile di vesti e di gonnelle. Un luccicar nitido di denti bianchi come mandorle sbucciate appena. Un aleggiar di mani sottili pel viso, pei capelli e per le spalle, come segni votivi di una civetteria primitiva. Fontanelle di risate chiare che sgorgano da labbra rosse. Poi, un ticchettìo sonoro di scatoloni riaccostati, un brusìo di rasi avvolti in carte leggere, un arruffìo di veli, di nastri e di pizzi per i pacchi e per gli involti. Sotto la vecchia porta, v'è per un istante ancora lo stornellar primaverile che sa di fieni maturi e di grilli canterini. E il gruppo si snoda, si sfascia, si sgrana: qualche movimento improvviso come di rondini in attesa di spiccare il volo dai fili del telegrafo: un cinguettìo ardito e giovanile come di passere appena fuor dal nido. E via, per il corso affollato, attraverso le correnti di uomini che il riposo quotidiano getta lungo tutte le vene della città industriosa.

Se ne vanno così, a saltelloni, riunite a schiere e a gruppi; e lanciano d'intorno sorrisi e bagliori di denti e di capelli. Tutta la strada pare colma del loro canto. Corrono, colla voluttà di creature che la libertà ha or ora sbrigliate da un giogo orribile: e certo, dinanzi ai loro piccoli occhi irrequieti e luminosi non è la strada arginata dalle grandi case, ma l'immensa prateria della vita. È la primavera dei mandorli e dei peschi che sorride nei loro occhioni spalancati, nelle loro personcine nervose, nelle piccole anime inquiete.

E corrono a casa, liete d'un'occhiata ammirativa, orgogliose d'un mormorio di lode, felici d'un omaggio alla loro fresca bellezza adolescente. Si accontentano di poco, le piccole creature passate appena da piscinine a *mezzanelle* e che corrono talvolta ancora per le strade, coi pacchetti affastellati e la nota degli indirizzi: portare il cappello alla baronessa A... in Corso Vittorio; la sottana alla signora D.. in Viale Monforte; la camicetta alla signora R... in Foro Bonaparte; il vestito completo per la Contessa che deve andare alla Scala, e la mantiglia di raso per la signorina del quinto piano che va a un ricevimento...

...LA PARTE SPORTIVA.

Sono le ultime commissioni. A sedici anni compiuti, come si può andare in giro cogli scatoloni e le note degli indirizzi?... Le sottane lunghe e il cappello della Baronessa A... sotto il braccio? Impossibile. È quasi ora di metterci un marito piccolino, biondo e ben vestito, coi baffetti a punta, sotto quel braccio abituato agli scatoloni... Alle *piscinine* tocca, ora, la parte più sportiva della loro vita. Le corse lunghe da rione a rione: i vagabondaggi da porta a porta: i giri pazienti per le vie e per i corsi. Tutt'al più, le *mezzanelle* e le sartine potranno visitare le clienti più di riguardo. Quelle di cui ritornando al laboratorio la sera tarda, si potrà dire alla padrona nervosa e impaziente che non c'erano, o che hanno detto di ripassare, o ancora che avevan visite, che non potevan e che si deve ritornare.

E si ritorna, per non perder la cliente e non sciupar l'occasione d'una passeggiata pomeridiana, tiepida e profumata come una vestaglia di seta rosa. Ma siccome la signora può aver visite anche due volte alla settimana e può uscire spesso — tutti i giorni ci sono provvidi concerti e benefiche confe-

...E SEVERA PADRONA.

renze, compiacenti the e comode esposizioncine da visitare — si finisce col compiere dei veri *raids* d'esplorazione attraverso la città che non si accorge quasi di queste piccole e graziose distributrici d'eleganze. Per fortuna, che c'è sempre qualcuno che è pronto a riparare a quest'imperdonabile dimenticanza cittadina: gli studenti... E così succede che Ovidio e Giulio Cesare, un manuale d'algebra o un trattato di geografia, acquistino un pò di pratica di civetteria femminile. E allora si svolgono delle strane corse a inseguimento che possono durare, piacevolmente, ore e ore.

Spesso, il traguardo è vicino: nel centro, in Via Manzoni o in Piazza del Duomo. Magari, per arrivarci si è passati da Porta Magenta o dal Verziere. Niente paura. Era una prova di resistenza, dove il cuore è al posto del motore, e la benzina è il sorriso che gli dà vita. Qualche volta, invece, il traguardo è lontano: fuori Porta. Gara a tappe, con neutralizzazioni sotto i portoni, mentre Ovidio aspetta con infinita pazienza che la signora del primo piano si lasci misurare la sottana nuova, e Giulio Cesare è in attesa che la Baronessa critichi la camicetta che le fa qualche piega...

...AMMIRAR LE VETRINE.

Perchè, la corsa a inseguimento, come tutte le corse, può anche finire con un traguardo a sorpresa. *Starter* d'arrivo: un complimento. E la corsa, procede.... a coppie, naturalmente. La battaglia di sorrisi e di parole s'intreccia allora attraverso le strade, dove si riversa, inquieto e sonoro, il gran fiume della vita. È l'ultima ora del lavoro. E pare quasi che ognuno s'affretti e gioisca della fine imminente. Un'allegrezza infantile è in tutti. E i trams passano più veloci, colmi di grappoli umani che vi stanno come pigiati entro un tino bizzarro, e s'allontanano, scampanellando. E le fanfare ora acute, ora basse, ora trillanti, ora profonde delle biciclette e delle automobili si alternano in un ritmo giocondo, scandendo il torrente umano che scende per ogni strada, dagli uffici e dalle fabbriche e dalle officine, col brusìo calmo e sereno del buon canale che va, sicuro e fecondo, al suo destino.

Bisogna affrettarsi, ch'è tardi ormai. La sera imminente stende i suoi veli d'ombre sul cielo. Si sente nell'aria tranquilla l'antasito degli ultimi lavori. Le sei. Forse è più tardi ancora. E bisogna visitare di nuovo tante clienti...

Il passo diventa corsa. Se venisse un tram non completo, e che costasse i cinque centesimi mattutini....

Ma i trams sono tutti completi e vanno, stridendo sulle rotaie, che pare serrino il selciato delle vie in un abbraccio luminoso, e non s'arrestano al fugace segno d'una piccola mano un pò stanca. E poi, sarebbe vano.... chè l'amministrazione dei trams non fa sconti o ribassi alle piccole distributrici di nastri e di pizzi.... E si continua così, a piedi, la già lunga strada, che si rifarà forse domani, forse domani l'altro, forse per sempre, colla pioggia o colla neve, per tutta la vita. E non tornerà più la primavera dei vent'anni.

V'è pel cielo una serenità d'allodole, e pei viali uno strano profumo di terra giovine.

Le case aureolate nel tramonto sereno, paion attendere coi lor vetri rilucenti e i tetti rossi qualche lento ritorno in «diligenze» antiche di bambole bionde vestite colla *crinoline*....

Rari lumi s'accendono dolcemente, come per gioco, qua e là, tra la verzura delle piante, all'angolo delle strade, di fronte alle Chiese, e occhieggiano, gialli, incerti, tremanti. E per ogni lume che brilla in terra, si sveglia una stella in cielo. E si cammina così bene in due, un piccolo pacchetto di seta, e Giulio Cesare sotto il braccio. E si dimentica facilmente che sono le sette passate da un pezzo per ricordarsi soltanto che primavera fa fiorire sorrisi e canzoni.

Tutta la strada acquista ora un colore di oleografia un po' sbiadita. Pare risorga, così, da una stampa antica, colle sue tinte di tramonto sereno: e le automobili che passano color di fiamma, avvolte dalla polvere della strada, fanno un poco stupire. La grande strada lucente pare si distenda e si contorca come stanca della giornata compiuta. È l'ora in cui sembra che da ogni casa viva, cada un

OVIDIO ACQUISTA PRATICA...

rimpianto di luce e di canti. E l'anima di ognuno è colma di quel rimpianto muto....

E si arriva così, al laboratorio, ch'è già chiuso.

Per fortuna, naturalmente, chè la grassa e severa padrona sgridando le *piscinine* ritardatarie, avrebbe avuto qualche ironia per la sartina di ritorno dalla visita dei clienti più lontani, mentre le compagne, curve le testoline nervose ad agucchiare sui drappi di seta e sulle mantiglie di raso, avrebbero ascoltato sorridendo furbescamente. La severa padrona sgrida quasi come il professore di latino quando non si comprende un passo di Tucidide, o si confonde l'armonia della Batrachomyomachia col respiro della primavera che passa per la via al di là delle vetrate aperte....

Ma il professore ha ragione, perchè è calvo e porta gli occhiali. E la calvizie e la miopia sono i compagni più fedeli della filosofia ch'è la maggior nemica dell'amore perchè insegna a ragionare.

Parlare di filosofia a vent'anni, quando il mondo si conquista con una canzone, quando la felicità si coglie in una rete fatta di sorrisi!....

La *piscinina* ha la sua filosofia che nasce dalla strada compiuta, dai cammini troppo lunghi, dalle attese troppo nervose, dalle mancie quasi invisibili, dalle parole aspre della padrona impaziente. Una filosofia amara. Eppure, adora la strada ch'è un poco il suo calvario delle commissioni, anche quando diventa sartina e ritorna al laboratorio troppo tardi. Quantunque allora la padrona brontoli, severamente arcigna... Le *piscinine* sole, devono uscire! Quelle, almeno vanno e tornano. Non trovano compagnie compiacenti pel loro lungo vagabondare da tappa a tappa, da portone a portone. Tutt'al più, s'incontrano tra colleghe, agli angoli delle strade, e fanno dei conti di cassa e delle misurazioni di percorso.

Vengono, forse, dai più lontani orizzonti della città, dal regno delle ciminiere, alte sui grandi caseggiati rossi, in cui passa col fremito delle macchine, la febbre dell'industria, dai quartieri gettati a sentinella della città che si rinnova e si distende per le campagne, in un impeto di vita sana e robusta. E sono andate e tornate a piedi, cariche di pacchi e di involti, e dalle vie in cui corre il respiro più possente della città, alle strade chete dove il silenzio è rotto dal grido d'un bimbo sperduto, dal chioccolìo d'una fontana nascosta in un cortile antico, dai quartieri signorili dove i palazzi dall'architettura severa paion irrigidirsi in un silenzio aristocratico, ai rioni popolari dove primavera ride a ogni angolo coi bimbi in gioco e le erbivendole in lite e gli organetti in festa, hanno lasciato giù, di tanto in tanto, camicette e sottane, pizzi e nastri, sinchè a mani vuote, finalmente, col piccolo passo stanco, colle personcine snelle un poco ricurve, fanno ritorno al laboratorio dove le altre son inchiodate alla fatica quotidiana e dove la padrona mollemente avvolta in vesti d'un'epoca lontana, attende sdraiata sulla poltrona di vecchio cuoio giallo, maledicendo la sorte avversa e la gioventù svanita.

...CHE CORSA VERSO LA FELICITÀ...

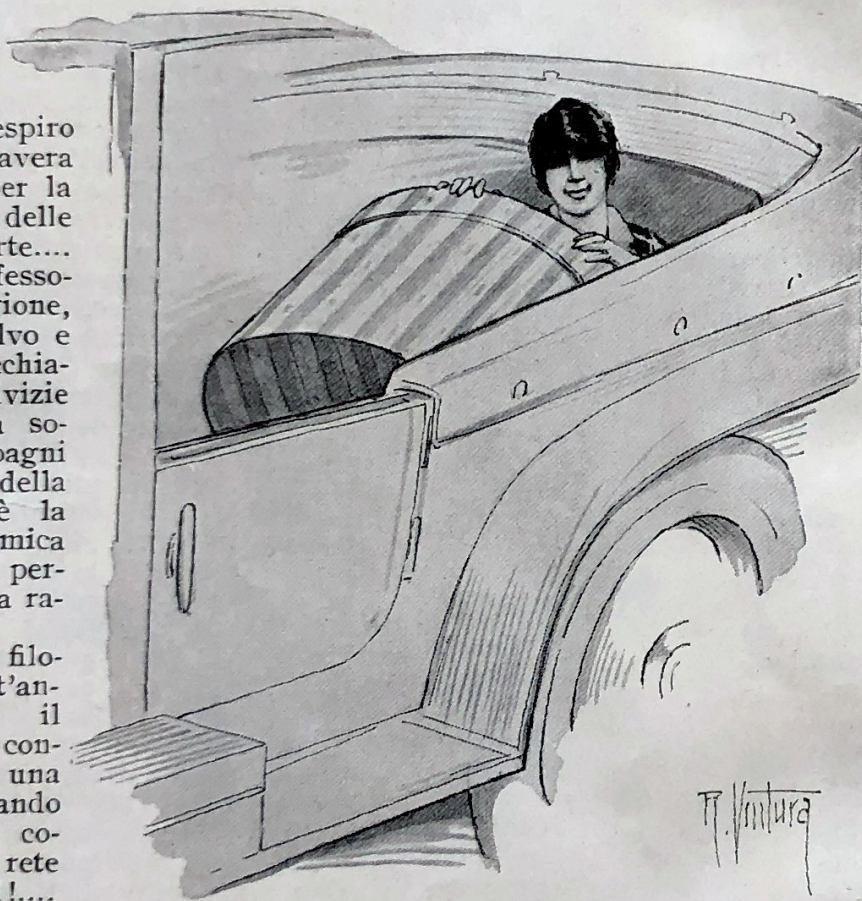
Par di sentirla brontolare lentamente....

Ai suoi tempi, ben altre cose si sapevan fare: e ben diversamente era inteso il lavoro.

Ai tempi in cui la poltrona di vecchio cuoio giallo non mostrava dalle ferite aperte il suo ventre di paglia rotta, le *piscinine* tornavano a casa prima, e non si fermavano per via, a veder sfilar un reggimento, passar una fanfara, ammirar le vetrine di gioielli o di caramelle....

Ai suoi tempi, le gambe eran più forti, e si correva più facilmente tutta la città....

Ai suoi tempi....

E il ritmo dei pedali delle macchine da cucire si fa più veloce, e la onesta sinfonia degli aghi e delle tele guidata dal lavoro, copre il « fronfronar » del gatto allungato, nell'inerzia pomeridiana, sulle ginocchia della padrona che sonnecchia sorridendo a labbra semi aperte, e a occhi semichiusi.

V'è nel laboratorio la febbre degli alveari e il brusìo di api dorate. E si appendono i sogni alle asole d'una camicetta e si cuciscono le speranze ai bottoni d'una sottana, e si ricama l'avvenire più roseo col filo di seta sottile che corre, che corre....

E la padrona sgriderà perchè si è fatto tardi; per lei non ci sono distanze, nè ore, nè gambe stanche, nè mancie magre, come per le *piscinine* destinate a sparpagliare l'eleganza e la moda per la città troppo grande....

Ma se ne andrà questo tempo di sottanine corte e di centesimi in tasca, di trottate lunghe da Porta a Porta, di attese pazienti nelle anticamere!... Se n'andrà quest'età di scarpette senza tacchi e di calze di lana, di treccie sulle spalle e di cappellini economici, e verrà l'altra età: quella della gioia, della giovinezza, della vita felice....

Ahimè!... La vita felice, è soltanto quella che si vede attraverso la lente dei sedici anni quando il cuore è gonfio di canzoni, e l'anima è in tumulto di desideri! Poi, vi sono sempre le trottate lunghe: non più da Porta a Porta, ma da anno a anno; e si attende sempre nelle anticamere qualche cosa che non viene mai. Le sottanine si son allungate, le treccie si son rialzate, ma le scarpette coi tacchi altissimi, lasciano forse entrare l'acqua, e le calzette di seta costano qualche disillusione.

La vita le attende domani, non quella che sarà, ineluttabilmente: ma quella che si sogna bambini, colle montagne di zucchero e i mari di miele; giovani, colla felicità più ardente e più dolce d'ogni zucchero e d'ogni miele....

...L'ETÀ DELLA GIOIA, DELLA GIOVINEZZA.

Domani. non andranno più a piedi le *piscinine*. Non saranno più accolte al laboratorio dalla padrona troppo nervosa. sempre pronta a ricompensare con una parola rude e breve una lunga camminata. Chi è sempre seduto, tutto il giorno, non apprezza la fatica umile e la stanchezza pesante. E la padrona, le mani gonfie posate sulle anche come artigli, il viso proteso in un desiderio di guadagno rapido, non ascolta mai i piccoli lamenti e le deboli voci.

Alza le spalle e borbotta ancora, lentamente.

A piedi tutto il giorno, per tutte le strade, per tutta la città.... ebbene che importa? Quando si è giovani si può stare in piedi volentieri. Forse e.... senza forse, starebbe in piedi tutto il giorno anche la grassa e severa padrona se potesse così, ritornare giovane. Prima di tutto è tanta salute e tanta ginnastica: poi, camminando s'imparan molte cose, si vedono molte novità, si acquistano molte cognizioni. E se non si cammina quando si è giovani, quando è che si dovrebbe camminare?... Le *piscinine* dunque, approfittino dell'occasione e visitino le clienti da Porta Monforte a Porta Genova a passo di bersagliere, schivando trams e carrozze, automobili e biciclette....

E le *piscinine* vanno, perchè non si ribellano.

La Camera del Lavoro non le ha ancora federate. Non hanno un « Corridoni » in gonnella che scendendo, scatolone e nota d'indirizzi, a pubblico comizio, proclami lo sciopero generale pel miglioramento della classe.

Fossero uomini, almeno!..

Potrebbero inforcare la bicicletta, il cesto sul capo in equilibrio abile, e via per le strade a gareggiare di agilità tra il groviglio dei carri e dei veicoli: in mezza giornata la lista delle commissioni sarebbe finita e rimarrebbe sempre mezza giornata di tempo per girare pei viali ben alberati e per le vie ripulite e deserte di traffici.

Mah! Gli uomini hanno tutte le fortune.

E andando una a fianco dell'altra per un breve tratto di strada, si consolano del dovere quotidiano con un gioco di sogni dolcissimi. Fingono di essere forse, due signore milionarie che passeggiano o meglio che discorrono mollemente sdraiate su sedili morbidi, di pizzi e di gioielli, di automobili e di caramelle al ratafià, di dolci alla vaniglia e di aeroplani, di milioni e di sottane di seta.

Caramelle al ratafià. dolci e panettoni... e forse non hanno mangiato che un piccolo panino alla mattina.

Automobili.... velivoli.... E magari il sogno è appena il tram, dove si va senza fatica, sedute dentro, sul velluto rosso, senza scatolone, senza pacchetti, senza commissioni. Che felicità...

E non sanno le *piscinine*, che la vita è un poco un continuo correre in cerca di

felicità collo scatolone eterno delle speranze che si lascian giù da anno in anno, da tappa in tappa.... In tram?... andranno anche in automobile! Forse presto. Forse domani stesso. C'è qualche ricca cliente che la possiede, tutta azzurra e filettata d'oro, con uno *chauffeur* così bello che pare finto, come quelli che si levano e si rimettono, a volontà, sulle automobili pei bambini: una macchina tutta imbottita di grigio perla come le nuvole dei mattini d'estate, e con una tromba squillante che suona la fanfara e fa fermare i monelli per la strada, ad ascoltare.... Ebbene, che cosa costerebbe alla signora dire qualche volta, solo quando è contenta perchè la camicetta o la sottana sono giunte al giorno e all'ora stabilita:

— Povera *piscinina*: sei venuta a piedi, è vero?... e devi ritornare a piedi; e forse sei un poco stanca. Ecco: l'automobile è a tua disposizione....

E FORSE È MEGLIO RITORNARE A PIEDI.

E lo *chauffeur* così bello che pare finto, si toglierebbe il berretto con una mossa da burattino meccanico molto ben educato, aprendo lo sportello. Sdraiata sui cuscini, collo specchietto oblungo di fronte, fiancheggiata dai portafiori di cristallo, col portavoce ubbidiente pel *chauffeur* immobile al volante, che corsa verso la felicità! Un attimo, per un anno di vita. Cinquanta chilometri all'ora in pochi secondi, per trecentosessantacinque giorni di piccoli piedi stanchi, di scarpette un poco sgangherate....

Ma la ricca cliente non ha mai delle idee originali. Tutt'al più, dona la modesta mancia necessaria per un rapido viaggio in tram. E forse è meglio ritornare a piedi, e comprare un po' di cipria per la domenica pomeridiana.

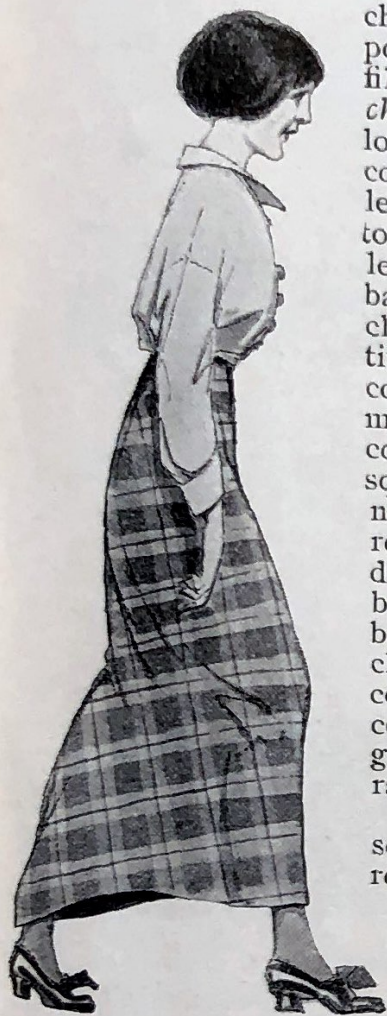
E continueranno a correre, così, tutti i giorni, piccole distributrici di trine e di merletti, di mantiglie di raso e di sottane di seta, di cappelli piumati e di cuffie civettuole; piccole portatrici di tutto un bagaglio di eleganze, di malìe, di seduzioni e di ornamenti.... Attese con avida impazienza, accolte con gioia, salutate con compiacenza, riprenderanno il loro cammino da tappa a tappa, da portone a portone, sempre coi loro pacchetti sempre cogli scatoloni, sorridenti e cinguettiere come tanti stornelli popolari....

AVRANNO AI CAPPELLI ELEGANTI...

E avranno forse, le gambe un poco stanche pel lungo andare, e le scarpe un poco rotte, e le calze un poco bucate, ma già il nastro rosso o azzurro al piccolo collo di cigno. E un grande desiderio di conquista, e una profonda sete di gioia non conosciuta ancora, agiterà i piccoli virgulti adolescenti, in un anelito di primavera mattutina.

Verrà quel tempo, per le piccole creature, che gettano il primo grido alla vita. Le penne morbide sapranno i timidi voli fuori dal nido. Non saranno più allora le ubbidienti falangi dell'epoca più sportiva della vita di sartina.

Passeranno *mezzanelle*: avanzeranno di grado: diverranno sartine. E anche più in là forse.... E saranno un poco come le pagliuzze dorate del grano che il vaglio batte e agita e divide e il vento getta agli opposti sentieri. E si troveranno allora, sull'estremo confine della giovinezza un poco sfiorita: piccole creature senza nido, anche stanche per aver troppo cantato. Avranno ai cappelli eleganti, qualche piuma di più; sulle camicette aggraziate qualche fiore di più, e molte illusioni saran cadute con molte speranze dal giorno in cui *piscinine* avranno sognato di conquistar la vita, la felicità e l'amore in un attimo solo. E allora forse, un poco stupite che il mondo continui a gettare i suoi torrenti di uomini e di traffici per le vie in fermento, senz'accorgersi che in mezzo a tanta vita v'è pur qualcosa che muore, si chiederanno ancora, a vicenda, come già una volta sotto le porte aperte sulla fretta cittadina:

— Dove vai?
— Mah! E tu?
— Mah!
— . . . .

NINO SALVANESCHI.

RODI - PANORAMA.

LE ISOLE DELL'EGEO

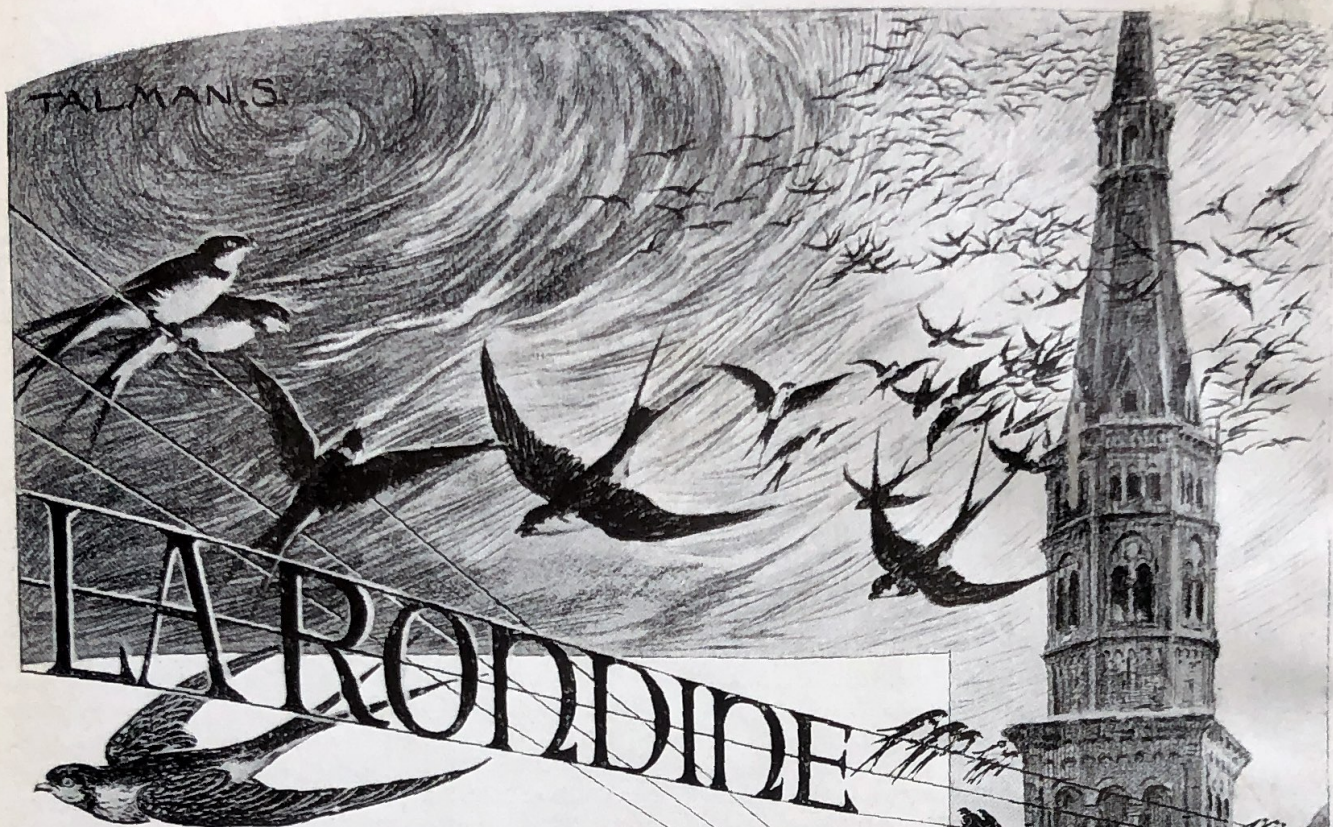
Sotto il titolo *Le isole dell'Egeo occupate dalle armi italiane,* Arturo Faccioli ha raccolto in un magnifico album le sue impressioni di artista della fotografia. Il ricco volume, nel quale in poche e dense pagine del senatore Duca D'Andria Carafa è contenuta la storia di quei paesi, è una splendida collezione di meravigliose tavole: Rodi, Cos, Piscopi, Simi, Nisiro, Lipso, Scarpanto, Caso, Calimno, Leros, Stampalia e Kalki si susseguono in ampî pano-

ISOLA DI SIMI - IL LAVAGGIO DELLE SPUGNE.

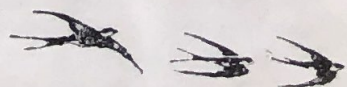
RODI - LA PASSEGGIATA LUNGO IL MARE VERSO TRIANDA.

rami, in limpide vedute, in quadretti caratteristici, in studi di costumi, in particolari di monumenti, nelle scene di vita militare, negli ambienti che rivelano tipiche usanze, nelle cerimonie, nei commerci, ecc. ecc. Il Faccioli colla sua macchina ha scritto si può dire una bella raccolta di pagine storiche, offrendole in omaggio a due valenti soldati: il generale Ameglio e l'ammiraglio Amero d'Aste, ai quali certo il libro sarà tornato graditissimo. E gradito tornerà a quanti seguirono con amor di italiani l'azione del nostro esercito e della nostra marina, serene nel concorde procedere glorioso della bandiera italica nelle vie aspre della conquista. Ma il libro rimarrà pure documento importante nelle biblioteche private e pubbliche e, per la bellezza delle tavole e dei panorami, sarà consultato da letterati, soldati e studiosi.

ISOLA DI PISCOPI - UN BATTESIMO GRECO.

ch... de, pe...

La primavera è cominciata: una gioconda viaggiatrice, la Rondine, leggera sull'ali azzurre, ce l'ha ufficialmente annunziata balenando dinanzi a noi colla celerità di un direttissimo, ed ha proseguito il suo volo, inebriata di sole e di aria purissima che la persuadono a proseguire senza fermarsi. Neppure un suono ha emesso, essa ha proseguito spinta da un vivo desiderio di raggiungere plaghe a noi ignote che sa di riconoscere da lungi. Forse sarà attesa, forse attenderà il compagno, o la compagna, sul camino del tetto natìo; forse è dell'annata e farà il primo nido: certo ha gran fretta, perchè il tempo è bello, il vento le spira propizio da Nord-Est ed essa lo fende... come... una rondine; e quale altro uccello potrebbe meglio e più graziosamente affrontarlo? Essa è il vero emblema del turismo!

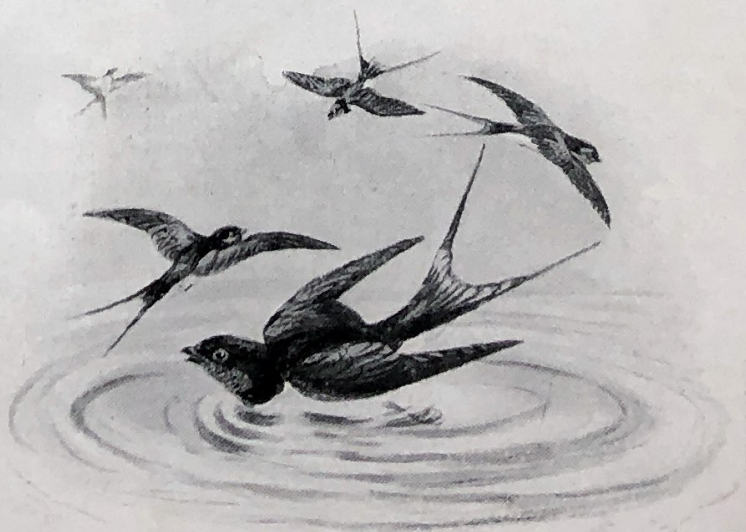
Tutti gli anni in questo mese vediamo una quantità di viaggiatori pennuti che passano tra noi e ve n'ha d'ogni forma e d'ogni colore. Siamo nel periodo culminante della migrazione primaverile e siamo nella terra classica di questo grandioso fenomeno che è il passaggio degli uccelli ed, attraverso l'Italia, non saprei dire ormai quali specie viaggiatrici dell'antico emisfero non passino; ma, bisogna pur confessarlo, nessun uccello al suo primo apparire nella nuova stagione ci riempie di gaudio e di simpatia, come la prima Rondine che solca il cielo in una gaia giornata di primavera!

Qual'è dunque il segreto di questa preferenza? Io ritengo che il segreto consista nella bellezza di questo uccello che esercita un fascino intenso, del quale tutti sentono gli effetti, senza poterli veramente analizzare, perchè la bellezza della Rondine non è di quelle appariscenti che dànno nell'occhio a tutti al primo sguardo, come quelle che consistono nella vivacità e varietà dei colori; neppure è di quelle che consistono in qualche carattere singolarmente accentuato e che di necessità attira l'attenzione; chè anzi, nessuna specie di Rondine, e sono molte in realtà, cioè 143 all'incirca, nessuna emerge per alcuno di tali caratteri, e pel colorito, oscillano più o meno attorno alla Rondine comune d'Europa (*Hi-*

rundo rustica); pochissime la superano in bellezza di colori e solo li hanno più spiccati nei paesi tropicali. Nemmeno per le forme è superiore agli altri uccelletti; anzi può dirsi che è generalmente meno bella di questi per tale riguardo e, vista a fermo, mentre sta a riposo su qualche ramo, o sopra un filo del telegrafo, sembra goffa ed impacciata col capo affondato sulle spalle, come se collo non avesse: i piedi corti e piccoli non la distaccano dal posatoio e le ali lunghissime e grandi sembrano faticosamente tenute incrociate sulla coda, quando addirittura non pendono ai lati di questa, che è lunga ed affilata. Il becco breve e la bocca fessa fin quasi sotto gli occhi, non sono certo neppur essi una bellezza. Il colorito è nero di sopra, ma con intensi riflessi azzurro-violaceo, che in generale nel riposo appaiono poco e le parti inferiori bianche, o bianchiccie, non sono neppur esse veramente belle: unica parte ornamentale è nei maschi adulti lo spazio rosso-mattone oscuro della fronte e della gola. Ma essa ha visto uno sciame d'insettucci volarle appresso ed eccola immediatamente sull'ala e colla sua larga bocca spalancata per inghiottirne il più possibile; ed eccola completamente trasformata in un bellissimo uccello di cui risplendono al sole i riflessi azzurri e che ad ogni momento mostra differente aspetto, ora volgendo al sole il bianco delle parti inferiori e volando sul dorso insegue gl'insetti, come se fosse normalmente sul ventre, perchè si è capovolta, con celerità e sicurezza, le mille volte maggiori che il più svelto fra gli odierni Pegoud!

La bellezza della Rondine sta adunque nel volo che ne mette in evidenza le stupende linee del corpo e delle membra, ed allora anche i modesti colori paiono trasformarsi ad un tratto e farne una creatura la più elegante e la più gentile che possa immaginarsi. Non altrimenti il grande Avvoltojo degli agnelli, o Gipaeto, dal corpo e dall'aspetto mostruoso e dalle forme pesanti, a fermo, si converte nell'aria in uccello mirabile per perfezione di forme che si aggira colla sveltezza e celerità inattese ed incredibili nelle sue caccie, e così dicasi di varî altri uccelli tozzi e pesanti a terra, meravigliosi nell'aria. Ma nessuno di questi potrebbe gareggiare nell'agilità e grazia del volo con la Rondinella leggiera che a questo esercizio si consacra dal mattino al tramonto. La forma allungata e snella del corpo appare specialmente nel volo che non è continuato in una sola e medesima direzione, ma cambia di continuo direzione e livello, adattandosi agli spostamenti infiniti dei piccoli insetti, ed è poi ammirabile la sicurezza dei movimenti nel volare a fior d'acqua, fermandosi a tratti per bere.

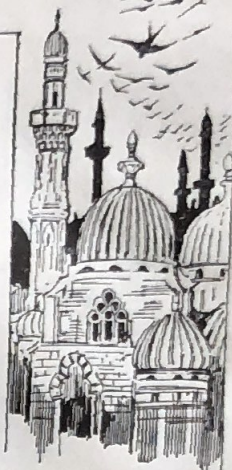
Un giorno per una via abbandonata stavo fermo osservando il volteggiare di alcune Rondini, quando, ad un tratto, sbucò da un muro un grosso gatto, il quale, con un balzo fulmineo, ne afferrò una a circa un metro d'altezza, chiudendola colle zampe anteriori, ma l'uccello non si lasciò fermare e gli sfuggì istantaneamente dalle unghie!

Le Rondini hanno dunque nel volo tutte le maggiori loro risorse; ma le mie osservazioni, e quelle degli altri Ornitologi, inducono a credere che siano potentemente dotate di organi dei sensi e principalmente di quello della vista, la quale, colla stessa facilità, si adatta ad ogni distanza, sia per scorgere i minuti insetti volanti, sia per distinguere la direzione, e riconoscere istantaneamente i luoghi, volando.

Nemmeno potrebbe dirsi che le Rondini siano uccelli antiarmonici, poichè, se non si possono paragonare coi veri uccelli canori, anzi colle melodiose silvie, pure non si può dire che ignorino il canto, benchè d'ordinario silenziose: esse infatti negl'intervalli di riposo amano fare prolungati gorgheggi e se ne compiacciono assai, guardando volontieri,

LA RONDINE AL BAGNO.

que cantante è certo poeta quest'uccello, che ha saputo cattivarsi le universali simpatie, dimostrando anche una rara e pronta attitudine a riconoscere le persone.

Ho ricevuto anzi recentemente una visita di un signore di Ferrara, del quale mi duole di non avere il nome, il quale venne a dirmi di aver e-

ove non siano disturbate, chi se ne sta ad osservarle. Spesso essendo alla finestra, ne avevo qualcuna posata sui ferri che fermano le persiane, quasi a portata di mano, ma era così persuasa di non correre pericolo, che non pensava punto a fuggire e proseguiva lieta il suo simpatico gorgheggio. Alcuni lo chiamano piuttosto cicaleccio, e sia pure, ma in poesia, con un ritmo vero e proprio. Se non è dun-

In alto: RONDINE ROSSICCIA. *In basso:* RONDINE COMUNE.
(*Acquarelli dell' Autore*)

sperimentato che la Rondine non solo si può tenere in schiavitù con una certa facilità, cosa che del resto già si sapeva, ma che essa può tenersi anche libera e in buon numero, inducendola persino a rinunziare alla migrazione e a svernare in casa col cibo che loro si procura, il che fu per me notizia veramente nuova, mentre già conoscevo le esperienze importanti del mio corrispondente Girtanner che spesso riuscì ad allevarne, e sapevo pure che altro mio amico, il signor Gino Cajani di Firenze, vi era ugualmente riuscito. Anzi, siccome sarebbe importante che altri, il quale ne avesse il tempo e la comodità, proseguisse in tali esperimenti, non voglio trascurare di riferire come le alimentassero il Girtanner e lo Stälcher. Essi cominciavano col fornire alle rondinelle di nido, uova di formiche (cioè ninfe), poi quando erano più avanzate le abituavano ad un pastone formato di pezzettini di carote, con pane finamente grattugiato e semi di canape pesti. Come questo cibo possa sostituirsi agli insetti, io non saprei davvero, ma pure i detti signori, autorevolissimi del resto, non parlano di altro e si vede che la quantità potrà compensare la qualità!

Io ho parlato fino adesso della rondine comune (Hirundo *rustica*), ma bisogna ora che io la consideri anche nei suoi rapporti colle altre specie di Rondini che frequentano pure il nostro Paese e dirò quindi, senza diffondermi in una dissertazione di carattere scientifico, che esse sono varie e ne dò anzi le immagini che ho tolto dal vero colla fotografia e col pennello. Di più debbo anche accennare che mentre le suddette specie affini sono tutte benissimo distinte dalla nostra prediletta, essa s'incontra lungo il suo immenso percorso annuale con una quantità di razze estremamente simili; tanto simili anzi, che spesso se ne ritrovano spesso gl'ibridi, cioè i prodotti dell'incrocio, aventi caratteri intermedii. Una di queste razze vive nell'Asia Orientale, ma

NIDO SU ALBERO (DALL' " AQUILA ,, D'UNGHERIA).

s'incontra con la nostra Rondine in India; altre vivono in Egitto, o nell'interno dell'Africa e pure con esse sembra avere qualche contatto ed aver creato forme intermedie. Da ciò una grande difficoltà di distinguere sempre con sicurezza la nostra specie nel percorso dalle estremità nord d'Europa e d'Asia sino al Capo di Buona Speranza, dove pure è indubitato che ogni anno la nostra Rondine si porta in inverno e vi compie anzi l'unica muta, essendosi constatato che vi giungono quelle segnate cogli anelli d'alluminio collocati al piede.

Vedremo più innanzi qual sorta di viaggio compia ogni anno la Rondine: ora mi preme dare un breve cenno delle specie affini che le sono compagne in Europa nella buona stagione e che spesso s'incontrano con essa nei loro viaggi, compiendone insieme lunghi tratti. Queste specie sono, in primo luogo, la Rondine rossiccia (*Hirundo rufula*), che per le forme è, si può dire, identica ed ha pure lunga coda assottigliata, ma è di un diverso tipo di colorito, avendo rosso-fulvo il collo ed una lunga zona sul groppone ed il sottocoda nero, come si vede dal mio disegno tolto da uno degli eccellenti esemplari Pugliesi del Museo. È questa una specie orientale che attraversa, in primavera specialmente l'Italia meridionale, recandosi verso l'Asia a nidificare, mentre ha essa pure svernato e mutato le piume in Africa.

Altra specie è il Balestruccio (*Chelidon urbica*) col quale si vede quasi sempre mescolata la Rondine e nidificante nelle medesime abitazioni dell'uomo. È più piccolo; ha tutte le parti inferiori e le zampe bianche, come pure il groppone, onde anche il nome di *Culbianco*, causa di confusione. Anche questa è specie gregaria, come tutte le altre che compaiono tra noi, ed è volgarmente nota. Viene poi il Topino (*Cotile riparia*), che è la più piccola fra le nostre specie. Essa ha le parti superiori di color grigio-bruno e le inferiori bianche, tranne una fascia grigio-bruna al torace; è vivacissima e sebbene s'incontri molto nei pascoli col Balestruccio, pure è affatto diversa da questo, specialmente perchè nidificante in piccole gallerie che si scava nelle ripe verticali argillose o sabbiose, lungo i corsi d'acqua. Colà si radunano in quantità sterminate. Il lavoro di erosione consuma e demolisce facilmente queste ripe costringendo i Topini a cambiar di frequente località.

Vi ha infine la Rondine Montana (*Biblis rupestris*), grande all'incirca come la Rondine comune, ma tutta di un color grigio-bruno scuro quasi nero sotto l'ali e sotto la coda le cui rettrici hanno macchie bianche, ovali, visibili quando si apre. Questa è una specie ben diversa dalle altre che frequenta le roccie alte, precipiti e cavernose delle valli alpestri nelle quali si trattiene più a lungo che le altre specie nostrali: ma sono ben poche attualmente le località da essa frequentate.

Con tutte queste specie la nostra rondine s'incontra e le ho appunto brevemente descritte perchè si associa più o meno intimamente con esse e ben di rado ho visto turbata la quiete in queste associazioni che sembrano avere ragione in comuni interessi per la ricerca degl'insetti, o per la propria sicurezza.

L'indole della Rondine non è d'altronde esigente, nè provocatrice. In settembre specialmente mi è avvenuto di trovar riunite in gran numero di individui la Rondine comune, il Balestruccio ed il Topino, i quali nelle ore avanzate del mattino si portano insieme alla caccia d'insetti sino a notevole altezza sopra i monti, e ne deduco che la socievolezza è un carattere generale in questa famiglia e non ultima delle cause di universale simpatia che raccoglie. Ritengo d'altronde che per essa il numero degl'individui che possono diffondersi ad un tratto sopra un'ampia superficie, anche se spettanti a spe-

Dall'alto in basso: 1. NIDO DI BALESTRUCCIO — 2. NIDO SCAVATO DI TOPINO — 3. NIDO DI RONDINE COMUNE — 4. NIDO APPESO DI PANIPTILA (Fotografie dell'Autore).

cie diversa, ma tendenti ad una comune pastura, sia d'importanza considerevole, perchè permette loro di chiudere gl'insetti entro una vasta cerchia, anzi una spirale che le Rondini percorrono continuamente rinchiudendoveli a sciami innumerevoli per poterli più sicuramente abboccare.

Coteste associazioni sono del resto assai comuni anche tra altri gruppi di uccelli, grandi e piccoli, e sempre hanno identica ragione di essere. Nel caso delle Rondini è ancora molto notevole in queste associazioni il frequente concorso anche dei Rondoni; perchè questi sono erroneamente creduti appartenere alla stessa famiglia delle Rondini, ma non è affatto vero. Ad eccezione infatti di pochi caratteri simili, dovuti ad un uguale adattamento di vita, per afferrare gl'insetti a volo, come la larga bocca e simili altri, tutto l'organismo dei Rondoni non è affatto passeriforme, come quello delle Rondini, e l'anatomia ne ha dimostrato la differente struttura. Essi sogliono quindi unirsi alle Rondini solo per la necessità di cibarsi più facilmente: forse la loro cooperazione è anche assai vantaggiosa all'intero consorzio per la estrema celerità delle loro girate.

TOPINO.

È facile immaginarsi il chiasso e la vita che dominano in questi allegri simposii.

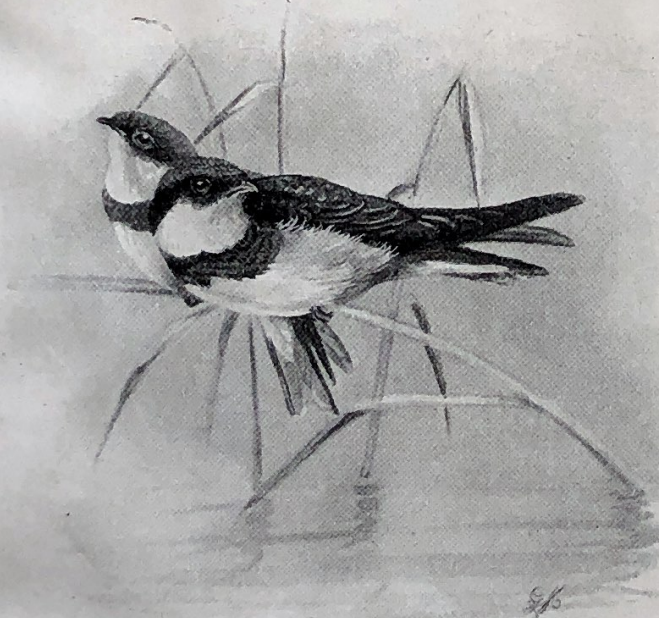
Sarebbe impossibile stabilire quali siano tutte le specie dei piccoli insetti che le Rondini sogliono mangiare ed, in ogni caso, conviene limitarci alle specie di cui si pascono tra noi, perchè un uccello che, come la Rondine, ha un'area di dispersione tra la Siberia e l'estremità meridionale dell'Africa, non troverà certo dovunque le medesime specie di insetti, zoologicamente parlando; pur tuttavia non mi sembrano esser molto distanti, essendo per lo più rappresentanti delle medesime famiglie, se anche non sono del medesimo genere.

Esse sono infatti principalmente mosche di varia specie, persino armate di pungiglioni, tafani e simili, zanzare, friganee, piccole farfalle, come tignole, piralidi, alucite, persino piccoli scarafaggi, eulidi, minutissime libellule ed altri piccoli generi. Ma fra tutti questi insetti, le mosche, i moscerini e le zanzare sono sempre il cibo di predilezione. Fu pure osservato che dànno volontieri ai loro nati le api, ma prima tolgono loro l'aculeo.

Nei libri si trovano poi esposti calcoli meravigliosi intorno alla quantità di insetti che questi uccelli mangiano e spesso si parla di cifre veramente sbalorditive. Così per ricordare uno dei nostri, il Bettoni, egli dice che una sola coppia di questi uccelli è capace di inghiottire in un giorno 6400 insetti! Io non ho mai avuto il tempo di fare simili constatazioni, alle quali in genere prestai sempre una fede mediocre, certo però ritengo che la quantità è grandissima, anche se non fosse vero ciò che suppone il Bettoni medesimo, il quale giunge alla conclusione che, supposta in un villaggio la presenza di *cento* coppie di Rondini, esse mangierebbero 46 milioni di insetti!

Sono essi tutti inutili, o dannosi addirittura?

Ecco un'altra e grave questione e, ricordando quanto fu dimostrato nel 1900 al Congresso Internazionale di Parigi, sembrerebbe di no. Risultò infatti allora che, almeno in una parte dell'anno, le Rondini divorano insetti utili!

Lascio questa questione, poichè sarebbe inutile cercare una dimostrazione della utilità prevalente e riconosciuta delle Rondini,

preferendo discorrere delle loro migrazioni, che compiono tutte regolarmente, non essendo risultata affatto l'asserita loro ibernazione, ammessa da alcuni per cattiva interpretazione di certi fatti isolati e male documentati, e dichiaro anzi che, in 45 anni circa di osservazioni, io non ho mai visto durante l'inverno una Rondine viva e sana in alcuna parte d'Italia, ed ho quindi ragione di ritenere che se qualche Rondine fu vista dopo la partenza autunnale e prima dell'arrivo primaverile, ciò non può essere avvenuto che per un mero caso di un individuo trattenuto tra noi per circostanze indipendenti dalla sua volontà.

Quanto poi alle Rondini cadute in letargo profondo nella mota delle paludi si può riporre sicuramente tra le più strane antiche leggende.

Le specie di Rondini che vivono nella zona intertropica non sono migratrici, o, tutt'al più si limitano a piccoli spostamenti, secondo le stagioni asciutte o piovose, o secondo altre circostanze, e sono invece le poche specie della zona temperata, artica soprattutto, quelle rigorosamente migratrici, perchè in questa nostra zona mancano per varii mesi dell'anno costantemente gl'insetti speciali di cui si nutrono; perciò noi vediamo questi uccelli a settembre prepararsi al viaggio, il quale comincia tutto ad un tratto, quando tutti i componenti di una colonia, e quelli delle colonie circostanti, sono prevenuti. Se la determinazione a partire sia presa per la improvvisa scomparsa degl'insetti, o per il destarsi del vento tiepido di Sud o di Sud-Ovest, o per ambedue queste circostanze ad un tempo, tornerebbe male ad affermare, ma tutti hanno assistito alle frequenti adunanze di gran numero di Rondini in settembre avanzato come per accordarsi per l'imminente partenza, e ad un tratto si sono accorti che nella notte ogni Rondine era sparita di quelle che abitavano un dato paese. Per qualche giorno avviene ancora di vederne qualche volata passare in fretta, come cercando di raggiungere l'esercito che è partito, e queste formano una specie di retroguardia, nello stesso modo che i primissimi nuclei partiti formano l'avanguardia.

Durante la partenza questa specie d'avanguardia sfugge facilmente alla osservazione, ma all'arrivo primaverile essa è benissimo avvertita ed è estremamente utile, anzi necessaria, perchè esplora il terreno e non si avanza se non trova le volute condizioni di temperatura, e soprattutto il suolo scoperto di neve. Le fermate di questa avanguardia sono infatti segnale di sosta per tutta la specie, la quale, nonostante questa precauzione, va talora incontro a veri disastri, ed avviene di trovarne i cadaveri a migliaia caduti in mare, o a terra, specialmente tra i monti. Partendo da noi la Rondine va diretta verso la costa africana, giacchè la potenza e la rapidità del suo volo le risparmiano molte deviazioni e sopratutto riducono sensibilmente quella normale verso Sud-Ovest; ma al tempo stesso sono già in moto da varii giorni ed anche da un mese circa, quelle partite dal Nord-Ovest dell'Asia, o da quello d'Europa. Così la specie rimane divisa in alcuni grandi rami e questi pure si suddividono in correnti minori che fanno una strada propria e mentre quelle dell'Ovest d'Europa raggiungono le coste occidentali dell'Africa e le isole Canarie, quelle che vengono dal Turchestan e dalla Siberia seguono la via del Mar Nero e per l'Asia Minore si portano alla costa Orientale dell'Africa: altre infine dell'Asia si recano pure verso questa, ovvero si fermano a svernare nell' India, o a Ceylon. Ma per queste dell'Asia media avviene facilmente una mescolanza con quelle di una specie affine che,

ALLA CACCIA DEL CIBO.

partendo in autunno dalla Cina e dal Giappone, si recano all'India Meridionale ed all'Arcipelago Indiano (*Hirundo gutturalis*).

Le nostre si recano alle coste dell'Egitto e probabilmente anche della Libia e proseguono poi lungo la costa orientale africana. Per tutti questi uccelli, dai mezzi di volo potenti, il lungo viaggio sarebbe di per sè stesso poca cosa, se non si verificassero due gravi circostanze: la prima è data dalle vicende meteorologiche e specialmente le grandi pioggie di questa stagione attraverso il continente nero, con frequenti, violentissimi temporali, e la seconda sta nelle condizioni del loro piumaggio che ha già quasi un anno di durata e comincia ad essere logoro e debole. Non vanno dunque a godere questi poveri uccelli nel Sud, ma vanno per trovar cibo e luoghi riparati e tranquilli in cui mutarsi la veste!

Questa non è più riconoscibile in tali mesi: l'azzurro metallico delle ali e di tutte le parti superiori è scomparso, le piume sono divenute bruno-rossastre, persino trasparenti dal logorio, la fronte e la gola sono cenerognole, il bianco delle parti inferiori ha perduto la calda intonazione di fulvo. Le ali e la coda mutano le penne a paja e sono allora brutti e miseri uccelli. Gli Ornitologi che li hanno visti, specialmente durante i cattivi tempi, ridotti a dover chiedere, in certo modo, l'ospitalità nelle capanne e nelle case, ne hanno lasciato la più pietosa descrizione. Ricordo fra queste una del Monteiro che ebbe ad albergarne oltre un centinaio fradicie ed irriconoscibili, colte da un temporale nel viaggio. Esse erano talmente indebolite dalla fatica ed oppresse dallo spavento, che non si curavano della sua presenza, nè di quella di altri e solo cercavano di collocarsi al riparo e di riposare: qualcuna fu trovata morta poche ore dopo, ma la maggior parte, dopo aver mandato qualche emissaria, come la Colomba di Noè, ad accertarsi che il tempo era cambiato, aveva gajamente ripreso il viaggio. Il Monteiro si spiegò la loro docilità, supponendo che venissero dall'Inghilterra!...

Chissà che egli non abbia viaggiato in Italia e non abbia visto lo scempio che in alcuni luoghi vi si fa delle Rondini e chissà anche non sia andato a passare per la Toscana dove in un certa palude ho veduto appunto all'arrivo di primavera tutte le canne coperte di rondinelle morte, od agonizzanti, appiccicate col vischio, mentre sulle canne libere le altre venivano decimate col piombo!

Ad onore dell'Italia debbo però riferire che sulle coste del Mare del Nord, come anche presso Marsiglia, si attendono gli arrivi delle Rondini con un formidabile apparato di fili elettrici coi quali più di diecimila in una volta furono prese e spedite a Parigi, per i cappelli, ma colà se ne potè utilizzare poco più di due migliaia ed il resto fu gettato via, ed è un francese che lo racconta, onestamente fremendo d'orrore, il Sig. Severin Baudouy.

A primavera il viaggio è in direzione inversa, ma il percorso non pare essere il medesimo, almeno in parte: certo è più rapido, come per gli altri uccelli in generale. Nel Mediterraneo l'arrivo è in media nel Marzo, ma talora se ne vedono fino in Febbraio: dura poi tutto l'Aprile e parte del Maggio per quelle che vanno più a Nord, cioè verso il 70° parallelo; ma queste però difficilmente costruiscono il nido e non depongono uova, essendo, secondo ogni probabilità, ancora immature.

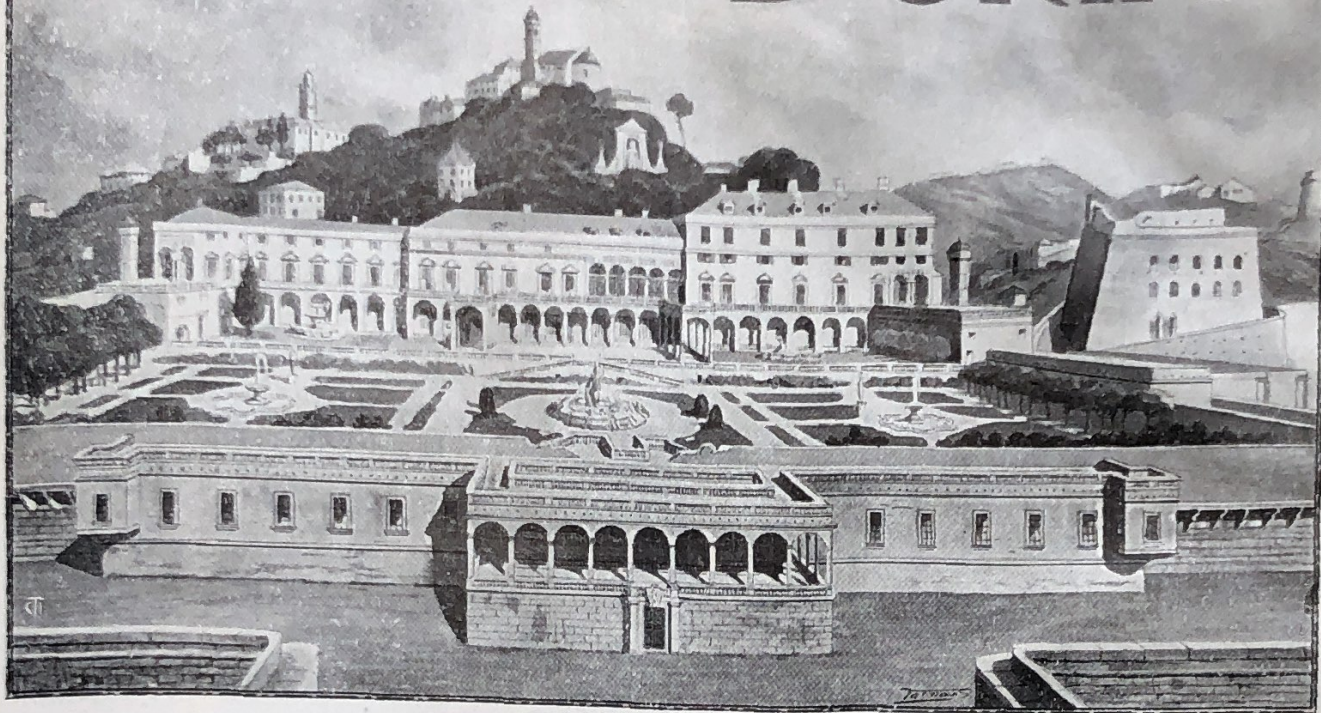
È dunque veramente sterminata l'area di diffusione di questa specie che, pel complesso dei suoi caratteri e delle sue abitudini, sembra davvero essersi elevata al di sopra di tutte le altre e conta al suo attivo delle vere virtù, persino sociali e fraterne. Il Baudouy racconta in fatti che se il nido di una coppia si disfà e crolla; tutte le altre accorrono per ripristinarlo al più presto e che, se una di esse rimane colta ad un laccio di crine, tutte si adoperano per liberarla. Ricordo ancora il fatto di quella coppia il cui nido era stato preso da un passero prepotente che a nessun patto ne volle uscire; ebbene le altre ve lo murarono dentro, portando rapidamente gran quantità di fanghiglia colla quale fanno i loro nidi.

***

Si sa che questi nidi fatti di terra impastata con una secrezione della mucosa, mista con filamenti, piume e crini, sono in generale applicati contro i camini delle case rustiche specialmente, ma questa non è che un'abitudine generale, mentre in casi speciali questi uccelli furono visti nidificare in luoghi diversi, per esempio, entro grotte, pullulanti di moscerini, e persino ne fu trovato qualcuno sugli alberi, come quello che ho qui riprodotto dai Resoconti dall'Inchiesta Ornitologica Ungherese. Evidentemente i casi come questo si possono considerare come rievocazioni di un abitudine più generale e più antica fra i Passeriformi ed abbiamo dunque ancora in questa una nuova attestazione della natura passeriforme delle Rondini, mentre non mi risulta che sia stata constatata la stessa cosa tra i Rondoni dei quali una delle mie fotografie riproduce appunto una curiosissima specie di Paniptila nidificante su roccie a picco, conservata nel Museo.

Le Rondini sono dunque veri Passeriformi e la nostra specie è una delle meglio evolute, anzi, forse, la più evoluta di tutte, perchè in essa tutti i caratteri hanno raggiunta una massima perfezione, riuscendo, a diffondersi nel mondo più largamente che qualunque altra dell'antico Emisfero. Essa è grandissima letizia dei campi e dei boschi, dei quali rende pura e respirabile l'aria, moderandone la moltitudine degl'insetti: merita ogni rispetto....

Prof. GIACINTO MARTORELLI.

PALAZZO D'ORIA

PALAZZO DEL PRINCIPE D'ORIA IN GENOVA.

L'alba della riconquistata unità nazionale parve annunciarsi minacciosa ad alcuni monumenti genovesi....

La città marinara — dopo il 1860 — diventata centro principale dei commerci italiani, dovette creare entro le proprie mura il nuovo ambiente adatto alla espansione delle sue moltiplicate energie. Le esigenze novelle della viabilità, specialmente nelle arterie onde il centro della città era messo in comunicazione col porto, fecero sorgere il progetto di abbattere il magnifico avancorpo del Palazzo di San Giorgio ed il bisogno di una nuova stazione maturò il progetto di allargarne le propaggini all'area del glorioso Palazzo di Andrea d'Oria.

(fot. Alinari).

ANDREA D'ORIA E IL SUO GATTO - DIPINTO DEL XVII SECOLO.

Sono note e ancor ricordate per la lunga eco dei clamori suscitati, le discussioni intorno all'idea di demolire il Palazzo delle Compere.

La Genova ritenuta bottegaia e procacciante nel maligno sottovoce leggendario, fu la prima fra le nostre città ad offrire l'esempio e lo spettacolo d'un'aspra ed ardente contesa di carattere preminentemente artistico. E lo stesso popolo recò largo contributo di proteste e non fu ultimo coefficente al salvataggio del monumento insigne.

La cittadinanza si divise in due campi opposti: l'uno in difesa del Palazzo di San Giorgio, l'altro per l'abbattimento. Fra comizi, conferenze, congressi, petizioni e polemiche giornalistiche si mandò all'aria più di una Amministrazione Comunale e si ingaggiarono parecchie lotte elettorali a programmi contrapposti di distruzione e di conservazione dello storico edificio.

Intervennero nel dibattito persino degli studiosi stranieri: il Gregorovius, ad esempio, volle spezzare una lancia a favore della casa ch'era stata la sede *della più antica Banca d'Europa;* e finalmente venne eletto dal Ministero un comitato di competenti per risolvere la questione.

Il Boito che di quel comitato fece parte ha narrato argutamente le vicende tragicomiche dei vivacissimi interrogatorî.

SARCOFAGO: SCULTURA ANTICA. (fot. Alinari).

Insieme agli operai difensori delle tradizioni cittadine, sfilarono i dotti davanti alla commissione governativa.

Un illustre professore, con voce tremante, così chiuse la sua deposizione: « Sono quattro pietre vecchie le quali domandano pietà e rispetto; io la sento questa pietà, io lo sento questo rispetto! ». E piangeva!

Ma il Boito rese omaggio anche alla tesi degli oppositori. Non mancava neanch'essa di grandezza e di poesia. Genova la superba la si intende e la si ammira anche quando grida che il commercio d'oggi deve passare sopra la maestà dei ricordi; il porto popolato di navi, le vie piene di carri e di facchini, il suono, il frastuono, le gomitate hanno la loro bellezza..

Non potevano essere considerate *prosaiche* le cifre che attestavano la vittoriosa ascensione del porto di Genova fra i più floridi del mondo... Nulla di strano adunque che innanzi alla realtà del crescente rifiorimento commerciale una parte dei cittadini dovesse mostrarsi impaziente di sgombrare d'un resto architettonico cadente ed importuno, il maggior passaggio della città verso il mare!

La sfilata dei contendenti continuò per parecchi giorni in cospetto alla commissione: deputati e senatori, letterati e giornalisti, artieri e bottegai, borsisti e facchini

(fot. A. Noack).

IL TRIONFO DI SCIPIONE - DIPINTO DI P. DEL VAGA.

sfilarono a dichiarar netta la loro opinione. Un senatore affermò reciso: « Se tollerassi che fosse lasciato un vecchio intralcio al mio caro commercio genovese, sarei un cattivo amministratore! ».

Un altro membro dell'alta Camera proruppe: « Guai alle nazioni che non rispettano il loro passato! L'Italia da che cosa fu fatta? Dalla sua storia! ».

Un negoziante esclamò: « Vie larghe ci vogliono, e diritte! » Un altro negoziante: « La ricchezza e la grandezza di Genova nacquero e si mantennero nei vicoli torti ove non batte il sole ». Un bottegaio ridendo amaro si scagliò contro i restauratori: « Noi ripeteremo ai nostri figliuoli che queste pretese antichità sono state fatte dal sig. Tale coi mattoni di nostro compare Tizio ».

I medici accorsero davanti ai commissari invocando: « Igiene, aria, luce, polmoni! » E un mediatore di Banchi contro i fautori della « catapecchia » gettò con accento di supremo disprezzo un sostantivo: « Poeti! » Il commissario Giosuè Carducci sollevò il capo dall'incartamento e rise bonario nell'ispida barba...

TOMMASO D'ORIA - DIPINTO DI P. DEL VAGA. *(fot. A. Noack)*.

La tempesta delle contraddizioni irose durò per quattro giorni in lingua ed in dialetto. Poi la Commissione potè raccogliersi e veder di raccapezzarsi fra tante opinioni diverse e contrarie. E concluse dichiarando come l'antico Palazzo del Capitano del Popolo (impropriamente chiamato avancorpo del Palazzo di San Giorgio) costituisse un monumento insigne e prezioso per la storia civile dell'arte; nel contempo riconobbe — a malgrado le seduzioni della storia dell'arte e del pittoresco — le legittime esigenze dell'igiene, del commercio e della viabilità, formulando un progetto tecnico che — mantenendo intatto il monumento — ne sgombrava le adiacenze e permetteva liberi i movimenti al traffico cittadino.

Il progetto, caso nuovo trattandosi di una Commissione governativa! — accontentò tutti quanti!

Ed oggi il Palazzo di S. Giorgio, completamente reintegrato colla restaurazione dell'ampio luminoso affresco del Tivarone, ride dai sottili occhi gotici alla nuova gloria ed alla nuova virtù laboriosa di Genova e dei genovesi ..

ODOARDO LAMBA E ROSSO D'ORIA - DIPINTO DI P. DEL VAGA. (*fot. A. Noack*).

***

Assai più facile e punto clamoroso il salvataggio del Palazzo D'Oria.

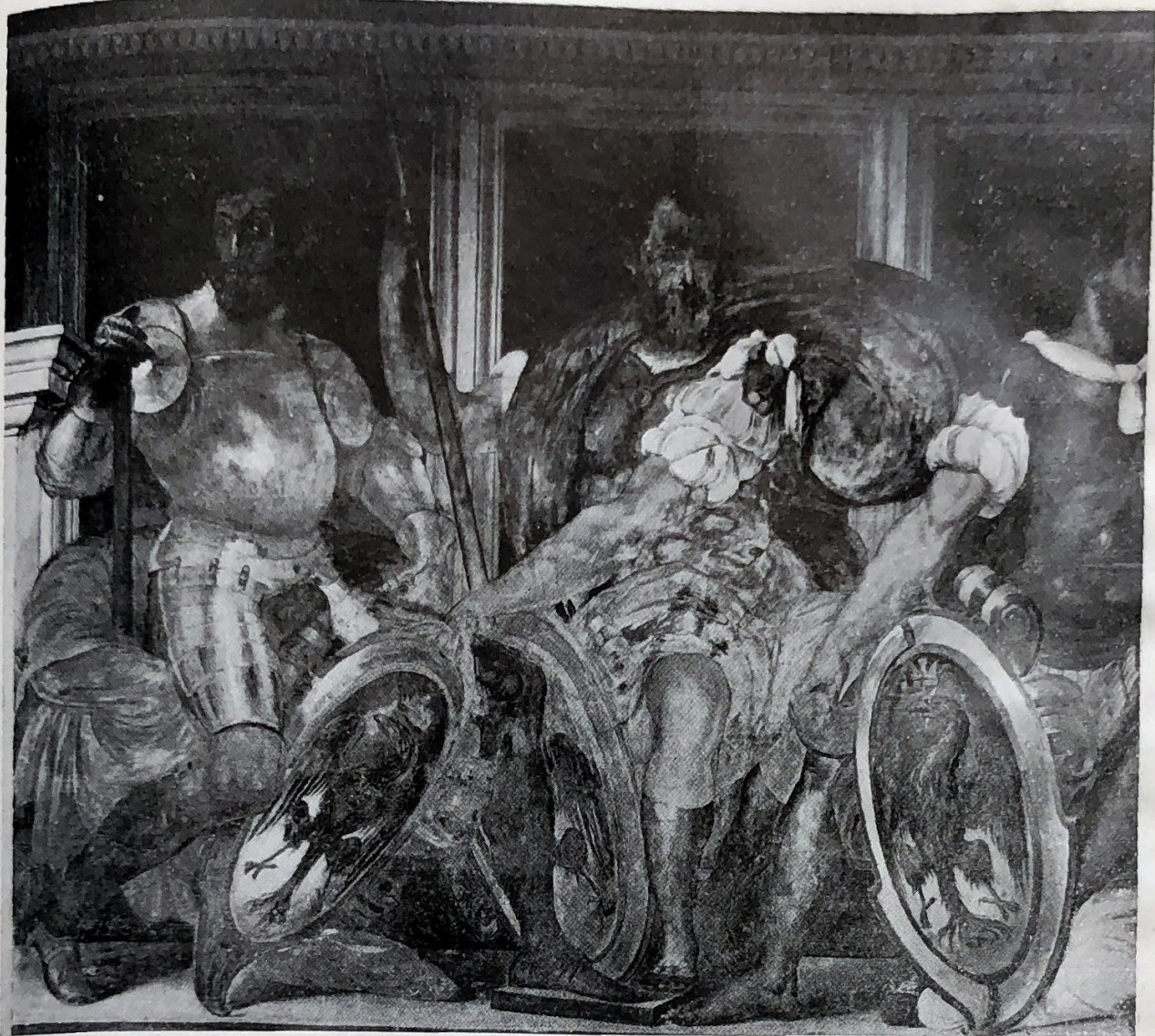
Il pericolo venne avvisato alla Società Ligure di Storia Patria con una lettera vibrante di sdegno, da Giuseppe Banchero. « Si tratta di salvare dalla distruzione una gloria genovese che è pur gloria italiana », scriveva l'egregio uomo, reclamando una pronta adunanza delle Società per dar vita « con qualche pubblico atto alla pubblica opinione, svegliare gl'ingegni ch'essa racchiude e collettivamente far argine a tanto impeto di barbarico vandalismo ».

La Società si radunò ben tosto, applaudì l'iniziativa del Banchero e deliberò l'invio di una rappresentanza al Ministro dei Lavori Pubblici per impedire che il deplorato disegno di soppressione del monumento riportasse l'approvazione governativa.

Una relazione dettata da Federico Alizeri venne presentata al Governo; in essa era riassunta la storia del monumento ed illustrato il suo valore artistico notando come dalla erezione del superbo edificio « corsero in Palazzo D'Oria gli artefici ad iniziarsi su quei prodigi di ingegno, gli incisori a riprodurli coll'intaglio, gli alunni dell'Accademia a gareggiare di copia ». E soggiungeva che dal sorgere del mirabile palazzo ebbero a segnalare gli scrittori « la nuova età delle arti in Liguria » per concludere in questa legittima affermazione: « lo stendere la mano sul Palazzo dei D'Oria vorrebbe dire spegnere l'unico lume alla storia delle arti, il massimo dei monumenti della privata magnificenza ed uno dei più splendidi saggi dell'arte italiana ».

L'istanza riuscì a scuotere l'animo del ministro. I ministri italiani sono capaci di tutto: anche del bene. Diffatti l'allora titolare del dicastero dei Lavori Pubblici non accettò neppure il mezzo termine dei fautori ad ogni costo della progettata stazione ferroviaria i quali volevano limitare l'occupazione al giardino del Palazzo...

« Giardino e Palazzo — replicò acutamente il ministro — sono un tutto insieme di importanza inseparabile; la nuova età, non potendo rinnovarli, deve mostrarsi almeno ossequiosa ai monumenti dell'antica grandezza! »

Parole d'oro. Alle quali corrisposero i fatti. Palazzo e giardino rimasero incolumi. E speriamo possano rimanere tali nel prossimo e nel lontano avvenire!

OBERTO E CORRADO D'ORIA - DIPINTO DI P. DEL VAGA. (*fot. A. Noack*).

*
* *

Il Palazzo incantevole per il sorriso di natura ond'è circondato e per il tesoro d'arte che racchiude, è sacro anche per la memoria dell'uomo che lo volle costrutto. Chi si aggiri oggi intorno alle sue mura, lungo la collina al Capo di Faro, dominante il meraviglioso anfiteatro del porto, è costretto a rievocare nella mente l'alba lontana del cinquecento in cui il grande ammiraglio genovese, pervenuto all'apice della gloria e della ricchezza, percorreva a sua volta le allora deserte e silenziose campagne circostanti alla sua città, per trovare l'angolo tranquillo sul quale erigere la bella dimora largitrice del meritato riposo. E sceglieva quella località del *Paradiso* con le poche villette dei Lomellini e dei Giustiniani destinate a trasformarsi nella lussuosa costruzione che Andrea stesso ideò nelle linee generali, che Pierin del Vaga istoriò di fantasie immortali e che oggi gli intelligenti di tutto il mondo guardano e studiano con commossa ammirazione!

Nel luogo, allora confinante direttamente col mare e tale da permettere al nauta famoso la vista e la sorveglianza delle sue vittoriose galee, ancorate ai margini del giardino sorridente, si iniziarono nel 1521 i lavori e vennero completati nel 1529.

E fu nel 1528, quando i lavori di muratura volgevano alla fine nelle loro parti principali, che Andrea D'Oria ebbe la ventura di assicurarsi la collaborazione di Pietro Buonaccorsi detto Perin del Vaga, l'artista che doveva legare il proprio nome alla fama del monumento.

*
* *

Nicolò Veneziano « raro ed unico maestro di ricami » come lo chiama il Vasari, ed amico intimo di Andrea D'Oria, capitato a Roma durante una fiera pestilenza, vi trovò Perino del Vaga già celebre come collaboratore di Raffaello e di Giovanni da Udine, nelle famose *Loggie* del Vaticano, in procinto di allontanarsi dall'Urbe per sfuggire alle minaccie del contagio. Al Veneziano non occorsero molte parole per convincere l'artista fuggiasco a seguirlo in Genova dove le magnifiche aule del nuovo palazzo del Principe attendevano un pennello degno di decorarle. Poichè i lavori in Vaticano erano sospesi e lo stesso Papa era riparato ad Orvieto, i due

artisti mossero alla volta della Superba dove Andrea D'Oria accolse con grande espansione il valente pittore fiorentino.

Di già Gerolamo da Trevigi veniva dipingendo il prospetto a mare della villa sontuosa. Perino assunse la direzione di tutta l'opera e chiamò subito da Pisa, Silvio Cosimi e Giovanni da Fiesole per affidar loro gli stucchi e le scolture; ed a questi due valenti si debbono il portale d'ordine dorico addossato all'ingresso, le statue ed i putti che si ammirano al primo entrare nel palazzo.

La smagliante, maestosa, elegantissima decorazione uscita dal pennello inesauribile del Vaga si inizia sin dal vestibolo la cui volta si coprì di storie e di ornamenti genialissimi, di tutta una fulgida e stupefacente creazione pittorica non del tutto guastata dal tempo e dai pessimi ritoccatori succedutisi nei secoli. Perino immaginò un fregio delicatamente ornato lanciandolo in giro torno torno ai muri perimetrali, collegando i ventidue capitelli in pietra nera di Promontorio che sostengono i pennacchi della volta, in modo da incorniciare graziosamente le lunette sulle quali sono dipinte le gesta dei Re di Roma, mentre sui pennacchi si profilano le figure di grandi deità mitologiche sovrastate da una ricca cornice di fiori e frutti in stucco. Nei lacunari oblunghi ond'è divisa la volta, l'artista raffigurò i trionfi di Scipione. La decorazione signorile, varia, armoniosa, prelude degnamente a quelle più ricche ancora delle sale superiori alle quali si accede per due scale che il Vasari descrisse ornate di « grotteschine all'antica, maschere, putti, animali ed altre fantasie » ora deplorevolmente distrutte dagli anni.

La galleria del primo piano, a cinque arcate sorrette da colonne di marmo di Carrara, è tutta un tripudio di colori e di genialissimi motivi di decorazione. Ogni arcata con volticella a vela, di fondo azzurro, reca una medaglia a buon fresco, rappresentante qualche fatto della storia romana.

Nelle due volticelle all'estremità della galleria, quattro aquile compiono funzione di cariatidi e nelle lunette vaghissimi putti in varî atteggiamenti fra ghirlande di fiori, trofei e figure mitologiche nude, completano l'effetto davvero abbagliante di questa galleria detta ancora *degli Eroi* dalle figure guerriere dipinte sulle pareti ed oggi quasi del tutto scomparse.

Il Vasari, il Lanzi, il Ratti ch'ebbero la ventura di vedere ancora in buono stato questo capolavoro decorativo ne hanno tessute le lodi più sperticate, affermandolo vicino — per splendore di toni e nobiltà di composizione — ai migliori saggi di Raffaello nelle Loggie Vaticane.

Non meno sontuosi ed affascinanti gli appartamenti contigui alla Galleria. In quello a levante, abitato dalla moglie di Andrea D'Oria, nell'ampia volta della sala di ricevimento il Vaga venne dipingendo un *Naufragio di Enea* descritto con entusiasmo dal Vasari. Il quale aggiunse che Gerolamo da Trevigi, sbigottito dalla bellezza di quell'opera del suo collega e collaboratore, fu preso da tanta confusione ed umiliazione da decidersi ad abbandonare — insalutato ospite — la città di Genova per tornare a Bologna.

Peccato che il magnifico dipinto — eseguito ad olio — sia perito dopo due brevi secoli lasciando di sè soltanto il ricordo, la fama ed il rimpianto. Lo sostituisce ora, non del tutto degnamente, una allegoria moderna del prof. Angelini, a cui compete però il merito di avere bellamente restaurate le volticelle e le lunette adorne di Deità, scene mitologiche, genietti di stucco e ricche cornici intagliate e dorate della mano del Buonaccorsi.

Nelle minori sale dell'appartamento sono del tutto scomparse le favole d'Ovidio ora quasi interamente rifatte dal già citato Angelini. In condizioni assai migliori è invece la celebre *Sala dei Giganti* nella quale Perino del Vaga effigiò con meravigliosa esuberanza di fantasia e di tavolozza *Giove che fulmina i Titani*. La magnifica composizione raccoglie una vera folla di figure nelle più varie e disparate azioni. Per descriverla minutamente occorrerebbe un fascicolo intero della *Rivista*: onde mi giova rimandare il lettore alle illustrazioni dettagliate del prof. Varni nelle sue *Opere d'arte eseguite in Genova*. E quanto al giudizio artistico è giusto rimettersi a questo di Antonio Merli: « Niuna opera si può pensare lavorata con maggiore diligenza di quella che vedesi usata in questa sala e nelle sue plastiche; nè più bello, più brillante, più robusto il colorito di questi dipinti e della grande medaglia che vi sta in mezzo, ove la pronta ed abbondevole invenzione, il fare largo e spedito, il gettare disinvolto di pieghe fan manifesta in tutta la sua potenza la scuola del Sanzio. Ma ciò che più chiaramente ancora si rende manifesto è per fermo la eccellenza dell'artista che si rivela tanto nel disegnare i nudi quanto nel significare i varî caratteri ed i sentimenti proprî di ciascuna delle immagini rappresentate ».

Nelle quattro camere susseguenti alla sala dei Giganti — meglio conservate nelle decorazioni — Perino dipinse a fresco le *Storie di Perseo*, le *Avventure di Cadmo*, il *Culto degli Dei*, allegorie e componimenti di genere mitologico.

La irrequietezza caratteristica di tutti gli artisti trasse Perino del Vaga — dopo cinque anni di assiduo lavoro — ad abbandonare la casa di Andrea D'Oria per recarsi a Pisa, d'onde però fece ritorno ben presto acconciandosi a lavorare insieme con Gia. Antonio Licinio da Pordenone e con Domenico Beccafumi detto il *Mecherino* da Siena, chiamati nel frattempo a sostituirlo.

A questi due artisti è dovuto il fregio — di cui rimangono scarsi resti — ricorrente dall'estremo confine a levante del palazzo fino a tutta la lunghezza della Galleria degli Eroi. Vi si scorge confusamente ritratto l'episodio di Giasone che muove alla conquista

LUCIANO PIETRO E ANTONIO D'ORIA - DIPINTO DI P. DEL VAGA. (*fot. A. Noack*).

del Vello d'oro, sovrastato da un gruppo di leggiadri putti in atto di scaricare una barca piena di mercanzie.

Sopra disegni del Vaga venne ancora eretta nel Giardino la fontana ottangolare con cornice lavorata a baccelli ed ornata da otto mensoloni in forma di grifi, di leoni; nel mezzo della vasca tre figure, metà uomini e metà pesci, sorreggono una tazza di elegantissimo intaglio d'onde per la bocca di quattro mascheroni si riversa l'acqua traboccante da un'altra simile tazza sostenuta da tre graziosi putti aggruppati a delfini.

Ma ad Andrea D'Oria, per quanto pervenuto a tarda vecchiaia, non sembrava mai abbastanza splendida la propria regale dimora. E nel 1540 trovandosi a Genova il frate Giovannangelo Montorsoli gli commise numerose opere di abbellimento architettoniche e scultoree.

Un lusso non meno fastoso presiedette alla costruzione dei mobili e delle suppellettili. Il Buonaccorsi ancora parecchi anni dopo la sua partenza da Genova, inviava disegni per le tappezzerie eseguite sotto la direzione di Nicolò Veneziano e per l'addobbo delle galere e delle lettighe ornate di intagli da Matteo Castellino e di vaghe pitture da Agostino Calvi.

***

Morto Andrea D'Oria nella grave età di 94 anni il 25 Novembre 1560, gli successe il pronipote Giovanni Andrea. Tornando dalla sfortunata impresa di Tripoli, l'erede diede nuovo impulso all'ampliamento ed alla decorazione del superbo palazzo, chiamando da ogni centro d'Italia nuovi artisti, nessuno dei quali però giunse a oscurare l'opera geniale e ricchissima di Perin del Vaga.

Per volontà di Giovanni Andrea si continuarono nel palazzo di Fascolo quei celebri ricevimenti di sovrani di cui già il vecchio Andrea aveva aperta la serie colle accoglienze fatte nel 1533 a Carlo V quando il potente imperatore si recò a Genova per imbarcarsi e far ritorno in Ispagna.

Carlo V venne incontrato a Rivarolo dalla Signoria preceduta dal Doge Battista Lomellino. A Capo di Faro, una graziosa fanciulla gli recitò una orazione latina dettata dallo storico Paolo Franchi-Partenopeo; cavalcando poscia fra due legati pontifici, Carlo V si avviò al palazzo di Andrea D'Oria, seguìto dal proprio corteggio composto di oltre mille persone, le quali tutte trovarono ospitalità per dodici giorni nella casa sontuosa dell'ammiraglio genovese. Delle splendidezze prodigate da Andrea in quella occasione è viva ancora la eco leggendaria. Sulla galea capitana rimburchiata in mezzo al porto, vennero apparecchiate le mense rallegrate da melodiosi concerti. Le vivande erano recate in vasellami d'argento che ogni commensale

ad ogni portata, scaraventava nelle acque del porto... in fondo alle quali una provvida rete era pronta a riparare i danni di quella prodigalità soverchia!

Feste altrettanto solenni vennero organizzate nel 1548 per ricevere Filippo d'Austria con la sua Corte numerosa, composta dei più alti dignitari della milizia e della nobiltà.

Giovanni Andrea volle emulare queste generosità dello zio ricevendo nell'ottobre 1581 Maria di Austria, vedova dell'imperatore Massimiliano II.

***

Il Comune di Genova, rifacendosi a questi lucidi esempi antichi, nel 1805 e nel 1815 indisse feste non meno grandiose, nello stesso palazzo dei D'Oria, per l'arrivo in Genova di Napoleone e del re Vittorio Emanuele I. L'architetto Carlo Barabino ebbe l'incarico di allestire tali feste e di addobbare le vecchie stanze doriesche. Il Bonaparte trovò ad attenderlo un trono colossale fiancheggiato da due superbi padiglioni per la sua Corte; nel mare vicino venne eretto un tempio di Nettuno dal quale l'Imperatore e l'Imperatrice Giuseppina assistettero alle regate.

Per il ricevimento di Vittorio Emanuele e della regina Maria Teresa il Barabino escogitò una *Fiera Cinese* nell'ampio giardino fantasticamente trasformato. L'Alizeri, che assistette alle memorabili feste, scrisse: « Dove prima erano siepi di viburni e mortelle, quinci si levarono in ordine affusti di palme e di cocchi e presso alle fontane bei gruppi di fiere cinesi in strani atteggiamenti, fattura di G. B. Garaventa e del Peschiera. Qua e là si incontravano ombrelle da posarvisi al rezzo e gli stessi bacini d'acqua perchè meglio si travisassero al consueto tremolavano al cupo di tende variopinte o bizzarramente screziate. Per le andane disegnate dagli elci s'entrava alla *Fiera* che offriva varia ragione di merci alla rinfusa ammonticchiate: quante son droghe e aromi che l'India fornisce al gusto, lo zucchero in casse, l'amomo a manipoli, le essenze in ampolle, l'indaco in zurroni e via altre... »

LOGGIA NEL PALAZZO D'ORIA – DIPINTI DI P. DEL VAGA. (fot. Noack).

I Reali ristettero nel passaggio e sorridendo e lodando comprarono di quei vezzi a secondare la graziosa finzione. Ma li attendeva poco oltre un magnifico *Riposo* d'onde si scoprivano parate a notturna festa le circostanti colline e il mare sottostante e i lontani comignoli della città. Era questa una *Pagoda* rizzata a bel mezzo del terrazzo, dalla quale per una loggia coperta si guardava da un lato ai giardini, dall'altro all'aperto mare per un padiglione ricchissimo.

Oggi, nel memore ricordo dei suoi fasti e nel raccolto silenzio, la casa superba di Andrea D'Oria attende la mano provvida che ripari alle ingiurie dei tempi, all'oblìo dei contemporanei e la restituisca all'antico splendore!

GUIDO MARANGONI.

IL LAGO DI CANDIA.

Forse poche regioni in Italia presentano, come l'anfiteatro morenico di Ivrea, tanto interesse per bellezza e fascino di paesaggio e per conformazione e struttura geologica.

Non c'è al mondo trattato di glaciologia che di questo meraviglioso anfiteatro non ne abbia fatto oggetto di estesa ed importante trattazione, nè esiste geologo e naturalista che non si senta particolarmente attratto verso questo suggestivo lembo di terra Canavesana ove i rivolgimenti idrici del quaternario hanno lasciato impronte così imponenti e grandiose.

Ma se nel campo geologico questo interessante paesaggio è la meta quasi di rigore per un naturalista che si rispetta, nel campo sportivo è ancora ben poco conosciuto. La grande corrente dei villeggianti torinesi si riversa in estate in Val d'Aosta per godervi le grandi emozioni della montagna e trascura questo carattestico paesaggio morenico a pochi chilometri dalla metropoli piemontese e straordinariamente suggestivo per grandiosità di panorami e magnificenza di luoghi. Per coloro che già lo conoscono una descrizione dell'Anfiteatro Esporediese apparirebbe insufficiente e manchevole, per gli altri sarebbe vano lo sforzo di dare un'immagine viva ed esatta delle bellezze del paesaggio.

« Il teatro morenico d'Ivrea, scrive il geologo Bartolomeo Gastaldi, è il più chiaro, il più parlante, il più importante fatto geologico dell'alta valle del Po. La scienza ha provato all'evidenza che la formazione di esso è dovuta alla dimora per secoli e secoli fatta in quel luogo dell'estremità terminale dell'immenso ghiacciaio il quale, discendendo dalle falde del monte Bianco e riunendo in sè tutti i ghiacciai delle valli laterali, si protendeva di oltre 20 km. sulla grande pianura padana. Chiunque in possesso di questi dati forniti dalla geologia si affacci ad ammirare quel vastissimo e regolare circuito di colline, non può non provare un senso di commozione. Il geologo che da uno dei tanti punti elevati che fanno corona all'anfiteatro come Andrate, Borgomasino, Torre di Candia, Mazzè, la rotonda di Agliè, contempli quella scena forse unica in Europa non può non concentrarsi in sè per risalire colla mente ai tempi trascorsi ».

Gli è solo con uno sforzo della nostra mente che noi riusciamo a concepire fenomeni così imponenti come quelli che hanno determinato la formazione dell'arco morenico esporediese. Alla vista di un quadro così grandioso ci assale il desiderio di essere uomini di scienza per spiegarci un complesso di fenomeni che ci appaiono misteriosi ed incomprensibili, il desiderio di sapere, di indagare, di scrutare. E intanto il pensiero risale la lunga trafila dei secoli e dei millenni....

Negli stessi luoghi ove oggi biondeggiano le messi e tranquille pascolano le mandrie era un tempo il mare pliocenico che veniva a lambire i primi contrafforti della catena alpina. Poi, per uno di quei poderosi fenomeni di sollevamento che la nostra mente appena riesce a concepire ma così frequenti nella storia del nostro globo, il fondo del mare si sollevò, le acque si ritirarono lasciando emersa tutta la vasta pianura padana. Venne poi l'epoca quaternaria, l'epoca delle grandi precipitazioni, delle acque torrenziali, degli accumuli enormi di neve sulla catena alpina, della discesa dei ghiacciai lungo le valli, della formazione dei coni di deiezione ecc La precipitazione acquea avvenuta all'inizio dell'epoca quaternaria produsse grandi depositi alluvionali costituendo, a partire dalle Alpi, una specie di piano inclinato a dolce pendio. Poi vennero i ghiacci invasori che si soprapposero e si sostituirono a questi depositi creando le morene. Ed ecco che l'immenso ghiacciaio proveniente

dalla valle d'Aosta e da tutte le valli laterali si avanza colla enorme potenza di 800 metri. All'uscita della valle esso si allarga a ventaglio e si assottiglia, sorpassa i colli dioritici di Ivrea e forma il grande arco morenico anche oggi mirabilmente conservato nonostante la lunga serie dei secoli e dei millenni trascorsi. Ritiratosi l'immenso ghiacciaio nell'alta valle d'Aosta, l'anfiteatro viene occupato dal grande lago morenico di cui ancora oggi rimangono manifeste tracce. Le acque alfine si creano un varco attraverso alla morena frontale e formano la meravigliosa forra di Mazzè, tipica soluzione di continuità dell'arco morenico, straordinariamente interessante dal lato geologico poichè nell'opera di erosione delle acque che mostrano l'alternarsi ed il sovrapporsi dei terreni si ha la documentazione parlante ed evidente dei fenomeni più salienti del quaternario. Colla formazione della gola di Mazzè ove ora spumeggiano impetuose le acque della Dora Baltea il lago scompare e nelle depressioni orografiche del grande bacino rimangono i laghetti morenici di cui quello di Candia e di Viverone sono i maggiori rappresentanti.

LA "PALUDE" DI CANDIA.

IL CANALE EMISSARIO DEL LAGO DI CANDIA.

È nota la tradizione secondo la quale un v[illegible]ago occupava una volta tutto l'anfiteatro d'Ivrea. Iacopo Durando la cita nella sua Storia di Vercelli trascrivendola dal libro dell'Azario *De Bello Canepiciano* (1363).

« Fuit autem uno tempore ab Hipporegia (Ivrea) civitate inferius, tota vallis illa in montibus interclusa, lacu magnum universam illam planitiem comprehendente, occupata. Duria lacu mixta, exibat subtus Mazoedium (Mazzè) et procedens Rondizonum ubi die odierna vadum arenosum habet e non supra, durante Canepicio... et ista die hodierna manifesta apparent quum in comitatu maximi sint parietes ipsius porti lacus constituti lapidibus et calce et anuli ferrei in ipsa pariete muri firmati sint. Et etiam similes parietes sunt supra ripam lacorum Viveroni et Piveroni districtus Vercellarum a parte meridiei et cum anulis ferrei in quibus naves dicti lacus, homines et dia transeuntes ligabant ».

È probabile, dice il Gastaldi, che la origine di tale tradizione sia sorta dalla stessa configurazione del paese circostante ad Ivrea; è poi certo che, se esistettero un tempo quegli anelli a cui si attaccavano le barche, oggidì si cercano invano.

Indipendente però dalla tradizione, l'osservazione diretta dimostra che vi era un vasto lago nei dintorni di Ivrea, circoscritto dalle colline che formano quell'anfiteatro. È però difficile se non impossibile, aggiunge il Gastaldi, fissare l'epoca in cui ebbe luogo la scomparsa di quel lago.

« Dov[illegible]

telle.

IL PAESAGGIO VISTO DALLA MORENA DI CALUSO.

Ecco in breve la storia di questo tipico lembo di terra che chiamiamo Anfiteatro Moreno Esporediese.

Dal punto di vista artistico e sportivo questo grandioso paesaggio non è meno interessante che da quello scientifico. La visione della piana verdeggiante che era il fondo dell'antico lago e della cerchia morenica che la cinge da tre lati come una immensa barriera è uno spettacolo pieno di fascino e di suggestione. Le superbe vette delle Alpi dai margini taglienti che si disegnano in lontananza sullo sfondo azzurro del cielo, i borghi appollaiati sulle creste delle morene o disseminati nel piano su, su, sino a perdersi nell'azzurro vaporoso del Mombarone, il grande nastro argentino della Dora che si snoda tortuoso nascondendosi o riapparendo tra il verde dei prati e dei boschi, i graziosi laghetti intermorenici che brillano come gemme nel vasto pianoro smeraldo e cento e mille altre visioni di bellezza danno al paesaggio solenne e grandioso un incanto penetrante e irresistibile. Tale superbo panorama non costa all'osservatore nè aspre fatiche di ascesa nè lunghe ore di viaggio; basta portarsi sopra un punto un po' elevato della cerchia morenica per avere la visione dell'anfiteatro. Ma chi vuol godere appieno la bellezza del panorama, chi vuol abbracciare collo sguardo tutto l'insieme del paesaggio morenico deve portarsi sul monte Santo Stefano. Di là lo spettacolo dell'anfiteatro acquista un fascino nuovo, suggestivo, irresistibile. Santo Stefano che è denominato col nome pomposo di monte non è che una modesta prominenza della morena destra sovrastante il villaggio di Candia. Situato tra il congiungimento della morena destra colla frontale, col cocuzzolo tondeggiante libero da piante e da ostacoli che possano limitare la visuale, col fianco orientale che domina l'anfiteatro e sovrasta quasi a picco l'abitato di Candia, monte S. Stefano è uno dei punti panoramici più suggestivi non solo de[illegible] Canavese ma di tutta l'alta valle del P[illegible]iente

...COME GEMME NEL PIANORO...

sembra sorto appositamente pel turista comodo e poltrone che vuole godere a buon mercato le superbe bellezze naturali. Dalla comoda strada nazionale Torino-Aosta si stacca poco prima di giungere a Candia una stradicciuola, un po' ripida, un po' malagevole se vogliamo, ma che in poco più di mezz'ora porta alla sommità del monte. Poco sforzo in verità per tanto premio, chè il panorama che si gode di lassù compete per bellezza ai classici panorami che costano al turista ben altre fatiche e ben altra moneta. Da S. Stefano il piano dell'anfiteatro, livellato come specchio di mare tranquillo, si presenta in tutta la sua magnificenza. La prima impressione che si ha spaziando collo sguardo da una parte verso l'enorme e poderosa barriera delle Alpi che si disegna nitida sullo sfondo del cielo colle sue cime ardite e colle sue nevi perpetue e dall'altra, sull'oceano delle formazioni collinose che svaniscono in lontananza verso la Valle Padana, è un'impressione di grandezza. Il più bel anfiteatro del mondo si offre all'ammirazione dell'osservatore. Verso oriente lo sguardo si posa sopra un grandioso e fantastico baluardo dalla sagoma regolarissima che si disegna come una linea retta perfettamente orizzontale nell'azzurro del cielo: è la « Serra ». Sembra un immenso bastione innalzato per difendere il Canavese orientale, una poderosa muraglia costruita ad arte da non so quali favolosi e leggendari ciclopi.

« Chi vuole un'idea di una colossale morena, dice lo Stoppani, e precisamente di una catasta di massi ciclopici impastati nel fango elevata sino a 1000 metri di altezza sopra una base larga 5-6 chilometri, lunga 24, così grossa anche alla sommità da formare una specie di altipiano a grandi onde parallele che indicano 7 od 8 grandi morene accostate l'una all'altra e fuse nella stessa base, attraversi la Serra ».

Ci vuole uno sforzo della mente per convincersi che quella poderosa barriera alta come una montagna è stata ammassata da un ghiacciaio. Il profano a stento riesce a concepire come la natura abbia potuto con materiali così svariati compiere lavoro così regolare e perfetto. La Serra che si estende in direzione quasi costante NO-SE dai fianchi del Mombarone sino a Cavaglià per un percorso superiore a 25 km. è l'esempio più tipico e grandioso del lavoro compiuto dai ghiacciai.

I nevai indorati sulle vette ardite delle Alpi, i ghiacciai fulgenti che scintillano ai primi raggi del sole, l'accavallarsi dei monti che chiudono l'orizzonte verso nord in un azzurro tenue e vaporoso, la distesa immensa dei prati smeraldi, dei campi, dei villaggi sparpagliati ovunque pel piano e pei colli, il nastro tortuoso delle strade che compaiono e scompaiono in mezzo al verde dei prati e dei boschi e infine il lago di Candia che si stende placido e tranquillo ai piedi del colle son tutte visioni che affascinano. Il piano glauco e levigato del lago incorniciato dal verde dei prati dà al paesaggio una soave nota di idillio. Il lago di Candia, come tutti gli altri laghi dell'anfiteatro, ha delle acque che, in causa delle formazioni torbose, sono tipicamente brunastre; ma, visto in distanza, l'aspetto è ben diverso; le acque acquistano dei riflessi e delle gradazioni d'argento e di cobalto di grande effetto.

Visti in primavera il lago e il villaggio di Candia acquistano un aspetto ed una veste nuova. Quando fiorisce il pesco e il pero, la molle ondulazione collinosa che dall'abitato degrada sino al lago si ammanta di fiori bianchi e rosei che danno al paesaggio un giulivo aspetto di festa. Il lago s'inghirlanda di ninfee e di nufarri, i pergolati di erbaluce che danno il famoso « Caluso » così caro ai buongustai della tavola si coprono di pampini, ed ovunque è un'armonia di luce e di colori, un trionfo di fiori che riempiono l'aria di un'onda molle di profumo. È uno spettacolo pieno di bellezza e di suggestione, un grandioso scenario da teatro calmo e solenne come un paesaggio antico, un luogo di tranquillità e di pace, un sito che disarma la nevrastenia ed invita al riposo. La sola nota di modernità è data dai binari luccicanti della ferrovia che scorre sui fianchi della morena al di sotto di Candia.

Ma tutte le bellezze dell'anfiteatro sono lì dimenticate dall'uomo che non le apprezza o le ignora. I laghi che il Gallenga definì le gemme del paesaggio morenico sono lì senza strade, senza case, privi di alberghi e di tutto quel « comfort » moderno senza del quale non ci può essere richiamo di visitatori e di forestieri. Il lago di Candia, così bello in mezzo allo sfoggio esuberante della sua flora, è, da parte dell'uomo, in uno stato di deplorevole abbandono. Lo recinge una strada impraticabile che qua e là, al tempo delle pioggie, diventa pantano ovvero accumulo di ciottoli morenici che rendono il transito oltremodo difficile se non impossibile. Non esiste nelle adiacenze del lago una sola casa che possa servire di ricovero dalle pioggie, mancano mezzi di trasporto, manca, anche nella stagione estiva quando il richiamo dei forestieri potrebbe essere notevole, la possibilità di estinguere l'arsura con un sorso d'acqua che non sia quella torbosa del lago, mancano insomma le più elementari e primitive comodità alle quali, naturalmente, l'uomo del XX secolo non può e non sa rinunciare.

In altri luoghi, certo non più ricchi dell'anfiteatro d'Ivrea per bellezza di paesaggio, si nota lo sforzo lodevole di associazioni, per dare impulso a quell'industria del forestiero in cui i nostri vicini della Svizzera sono così bravi maestri. Ma l'Anfiteatro Eporediese è lì senza sussidi d'arte e d'industria poco dissimile da quando si originò all'epoca glaciale. E dovrà forse attendere ancora a lungo prima che l'opera umana intervenga a mettere in valore le sue superbe bellezze.

Dr. PERICLE ACCOMAZZO.

« Come si navigava una volta? » Lasceremo da parte gli antichi, da noi troppo lontani per usi e abitudini, ci limiteremo ai tempi moderni, da quando incominciarono le grandi navigazioni degli scopritori di continenti, fino all'apparire dei piroscafi. Lasceremo da parte la nautica, che poco può interessare i lettori, e cercheremo invece di rievocare l'esistenza di bordo in epoche in cui non si immaginavano neppure le macchine a ghiaccio, la luce elettrica, e tutti quei complementi e agi e delicature e lussi che rendono per chi ha quattrini l'attuale vita di bordo la più sibariticamente raffinata, e perfino per i poveri emigranti, incomparabilmente più comoda e sana, che non fosse per Colombo o Vasco di Gama, o Magellano, e anche ammiragli vittoriosi o personaggi importanti come i governatori delle Indie Inglesi od Olandesi, nessuno dei quali avrebbe osato desiderare certe comodità che hanno ora i nostri emigranti.

Colombo — per gli italiani sopratutto — sarà sempre l'eroe marino per eccellenza. Come *si viveva* sulle navi di Colombo?

La flottiglia memoranda del primo viaggio si componeva della *Santa Maria,* della *Nina* e della *Pinta.*

Noi diciamo adesso che il massimo lusso a bordo di una nave è lo spazio e la velocità, poco più di mezzo secolo fa la velocità aveva il suo pregio, ma lo spazio era invero un lusso straordinario. Ecco le dimensioni presunte —della *Santa Maria* che, si noti bene, era una *nave,* e non una *caravella,* come la *Pinta* e la *Nina.*

Lunghezza: alla chiglia m. 18,50; fra le pendicolari m. 22,60; estrema m. 39,10.

Larghezza esterna m. 7,84.

Puntale, al ponte principale m. 3,80; al castello di prora m. 6; al cassero di poppa m. 10,30 — Immersione media m. 2,60.

Dislocamento totale a pieno carico tonnellate 233. Superficie delle vele mq. 465,70.

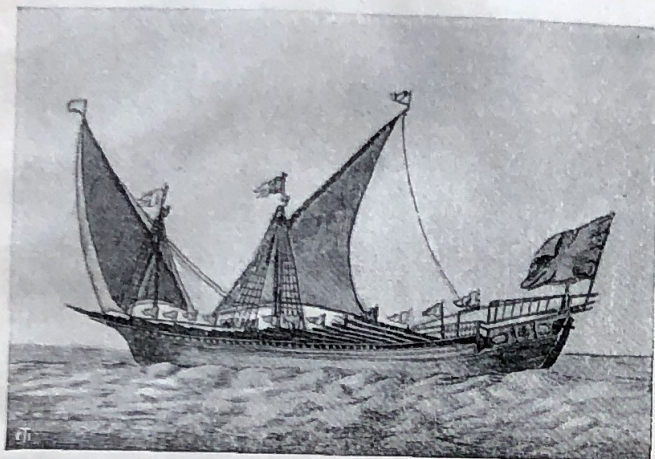
Dunque per le dotazioni di rispetto, il peso delle armi e munizioni, i viveri, l'acqua, le provviste in genere, e finalmente quello delle persone, rimaneva un margine di peso di circa centotrenta tonnellate. Le dimensioni poi dicono da sè quanto fosse esiguo lo spazio disponibile per l'equipaggio e i passeggeri, spazio ridotto in coperta dall'eccesso delle superstrutture, cioè il castello di prora e il cassero di poppa, superstrutture che poi non erano troppo solide, onde il mare grosso le portava via con facilità.

Quando Colombo partiva per il primo viaggio, poca gente lo seguiva, una sessantina in tutto stavano sulla *Santa Maria,* altrettanti erano ripartiti sulle navi minori. Non vi si doveva dunque esser troppo a disagio; ma in un viaggio di ritorno, la *India,* molto minore della *Santa Maria,* costruita in America, imbarcava invece centoventi persone.

La *Santa Maria* si può considerare come nave di media grandezza per l'epoca, erano eccezioni quelle più grandi, e perchè tali, riescivano meno robuste e sicure; invece la maggioranza delle navi allora in mare erano di taglia minore.

Nel cassero di poppa si praticava una camera, per il comandante o l'ammiraglio, e non per riposo, poichè era gente che usava prender un poco di sonno solo di giorno. Dal Diario di Colombo si rilevano le dimensioni della camera sulla sua capitana. Il 18 dicembre 1492 egli ricevette sulla capitana il Cacique di San Domingo. Alla tavola dell'ammiraglio non vi fu posto che per Guacanagari; due indiani mangiarono sul pavimento e il resto del seguito rimase fuori della camera per mancanza di spazio. Il mobiglio di Colombo indubbiamente consisteva in una tavola per due persone, d'un seggiolone, d'uno sgabello pieghevole, d'un lettuccio dalla coltre vermiglia, della quale

fece dono al Cacique, e di un cofano od arca, per le carte, i libri e gli strumenti.

Lo spazio era tanto misurato su quelle navi che solo i capitani avevano diritto alla camera o cabina del cassero di poppa; ai piloti e maestri si concedeva un cofano che

GALEA MEDITERRANEA
(EPOCA COLOMBIANA).

però non fosse più lungo di un metro all'incirca e largo ed alto più di sessanta centimetri; ai marinai un cofano ogni due, e ai mozzi uno ogni quattro.

Ai pasti il comandante sedeva a tavola, e, con esso il pilota e il maestro; gli altri mangiavano sul ponte sul quale si stendeva una tela da vele per non imbrattar le tavole. Le stoviglie degli ufficiali erano di metallo, di legno quelle degli altri, grandi piatti in comune, e gavette di legno comuni per bere.

Tranne gli ufficiali, nessun teneva posto fisso per dormire, ognuno si accovacciava in coperta come poteva, cercando al bisogno qualche riparo, nel castello di prora, ma era vietato cercarlo sottocoperta. Ognuno aveva il suo trapuntino, miserrimo materasso, che si ripiegava il mattino, e che offriva un grande vantaggio nei combattimenti, perchè serviva a schermo dei projettili. Gli spagnuoli di Colombo presero poi dagli indiani l'uso dell'amaca che divenne col tempo generale in ogni marina.

« *Asi Dios me ayude* — scrisse don Fernando Colon, nella Storia di suo padre — come io vidi molti che attendevano la notte per mangiare il *mazzamurro*, per non veder i vermi che conteneva, e altri vi erano invece tanto usati, che non scartavano i vermi anche se li vedevano, perchè se avessero badato a ciò avrebbero perduto la cena ».

Per chi non è famigliare alla vita marinaresca, dirò che il *mazzamurro* è il biscotto sbricciolato e bagnato con un poco d'acqua, un pizzico di sale, e, lusso non sempre consentito, uno spicchio d'aglio e qualche goccia d'olio.

In partenza le navi provvedevano il meglio che potevano ai viveri loro, un po' di carne in piedi, montoni e polli, delle verdure ed erbaggi, ma ciò non durava che pochissimi giorni. Dopo si somministrava alla gente della farina, che si impastava con acqua di mare, e in forma di focacce e fritelle sicuoceva sul focone; si aveva del lardo, carne e pesci salati e olio e legumi secchi. Vino, birra e acquavite secondo i

GIUNCA CHINESE
(DALL'EPOCA DI MARCO POLO AL PRINCIPIO DEL SEC. XIX).

mari dove trafficava la nave. Biscotto quando e quanto se ne poteva avere. Così i legumi secchi, fagioli, fave, ceci sopratutto, secondo i luoghi e le stagioni. — Quelle navi, e l'uso durò fin verso il XVIII secolo, e neppure è totalmente perduto, non possedevano nemmeno la cucina. Gli scarsi cibi si cuocevano sul focone. Verso prora, innanzi al castello eravi una specie di cassa aperta da un lato e scoperchiata, riempita in parte da un rivestimento di terra e di mattoni. Ivi colla legna imbarcata si accendeva fuoco, di rado più di una volta al giorno, e non sempre, chè spesso e le circostanze non lo permettevano, e si cucinava alla meglio. Semplicità primitiva! Eppure ricchezze e scoperte geografiche importanti furono fatte attorno al focone. Avvenne qualche volta, che riparando la nave e rifacendo il focone si usasse del terriccio preso in terre ancora ignote appena sfiorate, e poi in una successiva riparazione si trovasse in quel terriccio riarso delle particelle di oro fuso! Allora era la rivelazione, il miraggio di miniere d'oro misteriose, che davano le ali ai sogni dell'*Eldorado*, e a ricerche ansiose ed ostinate fino alla follia.

Coll'acqua era un guaio molto serio. La si imbarcava in botti che si bruciacchiavano nell'interno, vi si gittava dentro qualche pezzo di carbone fatto con ossa onde purificarla, ma a lungo andare si guastava e imputridiva, divenendo sconciamente verminosa. Poi blatte e topi, e tutta la fauna parassitaria, propria del clima tropicale, o della sporcizia o dell'umido e degli agglomeramenti umani. Abbondanti specialmente i *caccheracci*, come li chiamano i nostri marini, animaletti graziosi e benigni dei quali confesso di non conoscere il nome e cognome in lingua pura, ma tutte le virtù ed i vizî. Allora, in pochi metri quadrati bruli-

cava la popolazione della nave, vecchi e giovani, straccioni immondi e cavalieri impennacchiati, vivevano a ridosso l'uno dell'altro quasi privi d'acqua. Su certe cose è meglio non insistere, il giocondo Salazar nelle sue *disquisiciones nauticas* si dilunga sugli inconvenienti della vita di bordo d'allora, e talvolta al suo puro castigliano sostituisce il poco comprensibile gallego, quando non vuol essere inteso dalle signore.

GALEA LIGURE AL SERVIZIO DI FRANCIA (EPOCA COLOMBIANA).

Ho detto che mancava la cucina e che alla meglio la sostituiva il focone, ma mancava anche il *viceversa della cucina,* e non esisteva in proposito neppur alcun che di corrispondente al focone. Lascio immaginare al lettore in quale modo si provvedesse a tale mancanza, talvolta non senza pericolo, e tale altra non senza compromettere la dignità di gravissimi personaggi. Se a bordo vi eran donne, dame, popolane, e anche pedine, si cercava di ripararle con qualche schermo di tela.

Quando poi finalmente sulle navi si introdussero, come lusso supremo, certi locali minuscoli e isolati, i marinai di ogni paese, sempre poetici, si affrettarono, ciascuno nella sua lingua, a chiamarli « i giardinetti ».

Così navigavano per mesi e mesi di seguito quegli uomini che hanno dato alla civiltà dei continenti. Le loro navi erano deboli, costruite in modo che le tempeste potevano demolirle per il cozzo delle ondate, farle a pezzi letteralmente. L'alberatura era fragile, malfido il sartiame; perciò i naufragi erano frequentissimi anche in alto mare. Gli istrumenti di bordo erano molto imperfetti in confronto ai nostri. Infine quegli animosi non possedevano che le carte delle coste europee, e neppure accurate; all'infuori di queste essi si slanciavano nell'ignoto, oppure non avevano che l'esperienza pratica di un pilota che già una volta si era inoltrato alquanto in quei mari remoti.

Dopo la scoperta dell'America e quella della via delle Indie Orientali oltre il Capo di Buona Speranza, la navigazione di lungo corso divenne più intensa, ma le sue condizioni peggiorarono. I comandanti e piloti, i marinai cresciuti di numero erano meno valenti e pratici, le navi aumentate di mole erano meno solide, la disciplina rallentata fu ridotta a tale che a bordo delle navi della Grande Armada di Filippo II era stato imbarcato perfino un buon numero di cortigiane.

Col crescer di mole delle navi diminuirono invero le promiscuità; nelle superstrutture si praticarono parecchi, poi molti camerini per gli ufficiali, le persone di conto. Si introdusse un certo fasto a bordo, servi e schiavi; i passeggeri però provvedevano sempre da sè al proprio vitto. L'igiene non migliorava, anzi peggiorava per la sregolatezza, e il troppo agglomeramento, quindi le malattie navali divennero più intense e comuni. Spesso alla fine di una traversata tutti, dall'equipaggio ai passeggeri, avevano contratto lo scorbutto. L'esser privo di denti era contrassegno di lunghi e numerosi viaggi.

La guerra poi che mai non languiva fra le potenze marittime, permetteva una generale gara di corsari, che degenerava sovente in vera pirateria, aggiungendo pericoli a pericoli.

Anche il vestire di quei marini era in armonia col loro modo di vivere. Molti contemporanei hanno scritto che Colombo vestiva come un cappuccino: era gente di chiesa che così scriveva. Colombo vestiva come i pari suoi del tempo. L'abito di gala

scarlatto, col giubbone d'ermellino non lo mettevano mica tutti i giorni ammiragli e capitani. Costava un occhio, era troppo soggetto a sporcarsi in quell'ambiente, e poi era anche molto incomodo.

Invece comodissimo, specialmente con tempo cattivo, era una specie di capotto di rozza lana quasi impermeabile, colle maniche ampie e larghe al basso per toglierlo ed indossarlo facilmente, abbastanza lungo per coprire il ginocchio, ma non tanto da disturbare lo scendere e il salire per le scalette, stretto alla taglia per comodità, e col suo bravo cappuccio. Colore e taglio potevano indurre ecclesiastici in errore, era la schiavina, che da abito della gente da remo si diffuse dovunque, e si tramutò nella casacca e nel cappotto, per scomparire lentamente poi innanzi al capperone cerato e agli impermeabili del giorno.

FLOTTA DI "INDIAMEN" - COMPAGNIA DELLE INDIE INGLESI (1720).

Succinto di solito il vestito, come occorre a gente che deve salire e scendere agilmente per il sartiame, con una specie di cuffia che doveva riescir molto comoda riparando la nuca e le orecchie. Per copricapo un berretto conico quasi sempre rosso. Del resto, appena clima e tempo lo permettevano, il vestito era ridotto ai minimi termini. Di biancheria non se ne parlava, naturalmente.

Progredendo i traffici e l'architettura navale, migliorarono anche le condizioni del viaggio. Si introdusse l'amaca. Col cattivo tempo la gente poteva dormire in batteria. Il focone venne ampliato e migliorato in modo da dar cibi caldi almeno una volta tutti i giorni e divenne la cucina. I camerieri si moltiplicarono. Maggior decenza e maggior pulizia resero meglio abitabile la nave soprotutto a poppa, località riservata agli ufficiali e passeggeri di conto.

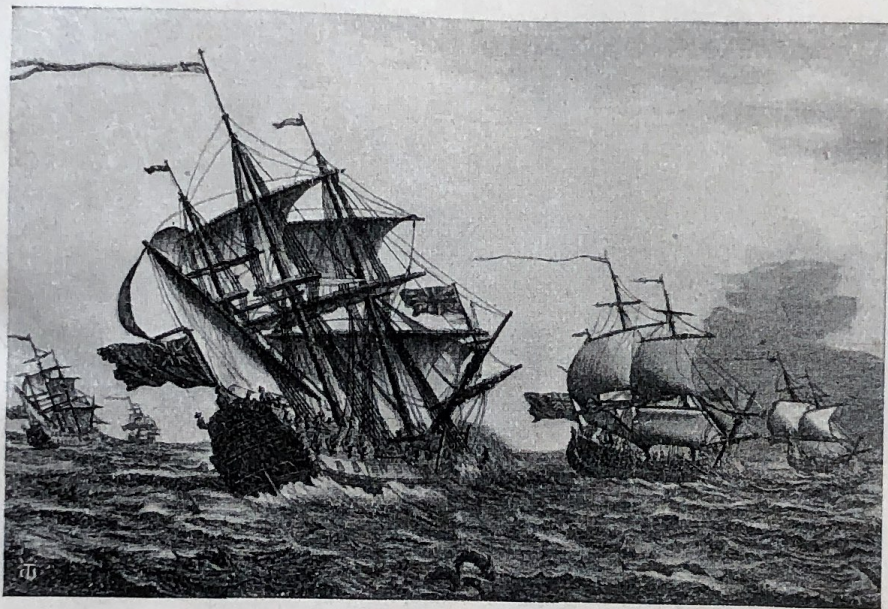
***

Traffici di lustro in lustro sempre più intensi, domandavano una certa stabilità di comunicazioni fra le colonie e gli stati che le possedevano; finchè durò il pericolo delle guerre continue, e la conseguente anarchia sul mare, le principali comunicazioni avevano luogo col mezzo di flotte che una volta all'anno da porti metropolitani salpavano per le colonie. Gli spagnoli, combattuti da quasi tutte le altre nazioni ad un tempo, più degli altri ricorrevano a tale sistemi. I mercanti privilegiati di Siviglia, raccoglievano le loro navi alla foce del Guadalquivir ed a Cadice, e le scortava una grossa squadra della flotta reale.

Lentamente il convoglio si dirigeva alle Antille, dove si suddivideva per le diverse colonie e stabilimenti, la divisione principale facendo capo a Porto Bello, scalo nel quale attraverso l'itsmo di Panama, giungevano appunto le mercanzie che portavano a Panama i galleoni del Messico, del Perù, e anche delle Filippine, che si riunivano ad Acapulco. Porto Bello era il punto di convegno delle merci europee, americane e dell'Estremo Oriente, e vi si teneva per qualche settimana una fiera colossale.

Ma quando finalmente sui mari vi fu pace duratura, e colla guerra marittima generale cessò la corsa piratesca, le comunicazioni navali divennero sempre più regolari. Le navi militari trasportavano i diplomatici e i personaggi con carattere ufficiale, ma spesso anche dei semplici mercanti, e avevano il privilegio del trasporto dei valori per conto di terzi, a beneficio dei loro comandanti che ne traevano grande lucro. Abusivamente trasportavano pure delle mercanzie. Poi cominciarono a trasformarsi le flotte delle grandi compagnie fermiere, che a favorevoli condizioni trasportavano i loro clienti e le loro merci. Si iniziò allora un servizio regolare, determinato dalle epoche dei raccolti, dalle opportunità delle navigazioni, e dalle necessità commerciali, fra i porti metropolitani e i più ricchi e attivi centri di produzione coloniale.

La Compagnia delle Indie olandese, quella inglese e francese, ebbero per tempo vere linee regolari colle Indie e le Antille, e le condizioni dei marinai e dei passeggeri si migliorarono moltissimo.

L'acqua era sempre soggetta a mancare e corrompersi, se un incidente prolungava alquanto il viaggio. Il cibo a base di carni salate, specialmente porcine, pesci salati e legumi secchi. Abuso di bevande alcooliche e droghe per mascherare sapori e odori disgustosi. Però l'uso degli agrumi, e di verdure

conservate sotto aceto, temperava gli effetti di quella nutrizione. Il biscotto era meglio fabbricato, nè più si distribuiva semplice farina. Qualche raffinato si cuoceva il pane per sè, ma erano rarissime eccezioni; l'introduzione del pane fresco a bordo è cosa modernissima.

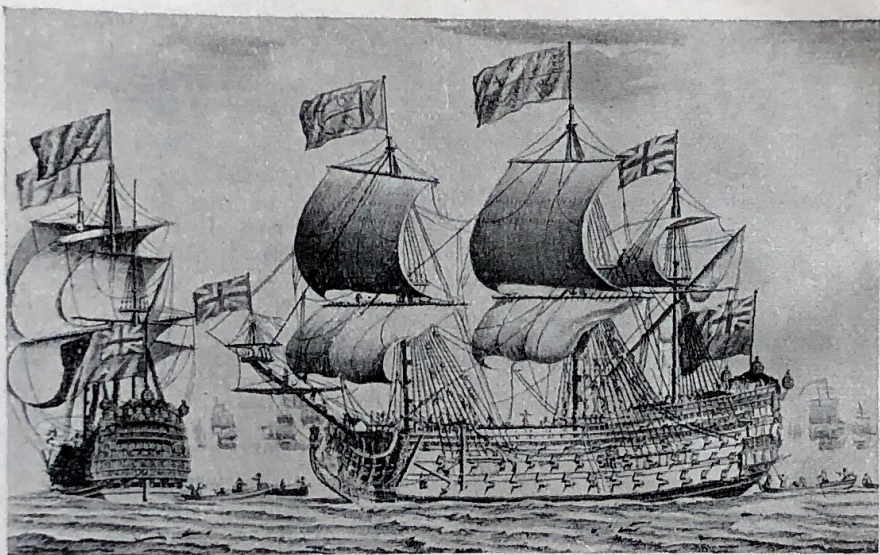
Cattiva l'igiene generale della nave. Colla costruzione in legno, anche le migliori navi faticavano col tempo cattivo e facevano acqua dai commenti. Poi per i portelli numerosi aperti nei fianchi penetrava altra acqua, e tutta si radunava nella stiva, da dove non era facile di estrarla colle pompe imperfette. Così nei fondi della nave marciva una certa quantità di acqua nella quale colavano detriti di ogni sorta, che spesso ammorbavano gli ambienti colle loro esalazioni, quando o per il freddo, o il moto ondoso occorreva chiudere i portelli. La pulizia era poi deficientissima, sia per le cose che per le persone. Continuavano quindi le malattie a infierire e decimare i naviganti. — Col secolo XVIII si ebbe un notevole miglioramento, che si venne accentuando nella seconda metà del secolo stesso fino a rendere la situazione pressochè decente e tollerabile.

" ROYAL GEORGE „ VASCELLO A TRE PONTI INGLESE (1782).

Le navi della Compagnia inglese delle Indie, i famosi *Indiamen* e *Chinamen*, rimasero a lungo modelli del genere. La ricchissima Compagnia non badava alle piccole economie. Le sue navi erano splendidamente costruite con legno stagionato da molti anni sul modello delle migliori fregate della marina inglese; erano montate da ufficiali e equipaggi scelti e militarizzati. Navigavano armate, portando circa la metà dei cannoni d'una nave da guerra del medesimo ordine. La Compagnia però meglio che la prontezza e rapidità dei viaggi, voleva la sicurezza delle navi e dei loro carichi preziosi. Così una quantità di norme prudenziali legavano le mani ai comandanti quanto alla navigazione. Al tramonto del sole, non importava anche se il tempo fosse bellissimo, si serravano i velacci e si scendevano in coperta i pennoni dei controvelacci. Se appena la notte non era tranquilla non si lasciavano che pochissime vele terzarolate!

Per due secoli i vascelli della Compagnia delle Indie inglesi furono il tipo per eccellenza della perfetta nave mercantile, del loro tempo, non sdegnando la franca battaglia contro i nemici dell'Inghilterra, sopratutto i corsari francesi. L'*Earl of Balcarras*, costruito totalmente in legno di *teak* a Bombay nel 1815 fu la maggior nave della Compagnia; era di 1417 tonnellate, e aveva due ordini di cannoni. Oltre il comandante imbarcava sei ufficiali, due chirurghi, sei allievi o cadetti, un tesoriere o commissario, capo cannoniere, capo carpentiere, due capi cuochi, otto nostromi, sei quartiermastri, e velai, sette camerieri, e settantotto provetti marinai, oltre i mozzi e qualche uomo di fatica. Oggi un veliero di uguali dimensioni naviga con una dozzina di persone!

Lenti ma sicuri i vascelli della Compagnia delle Indie erano un lembo navigante della vecchia Inghilterra.

La gerarchia militare e civile era religiosamente osservata a bordo col cerimoniale di rito. Non la mitigava il clima, la lunghezza del viaggio. Il massimo comodo e conforto era cercato per i passeggeri, che però dopo quindici giorni di navigazione mangiavano invariabilmente porco salato e del riso al lardo e piselli secchi con altre delicature analoghe in ricchi servizi d'argento. Unica oasi la sosta a S. Elena e il suo rifornimento di verdure, acqua limpida, frutti e carne fresca. In compenso vini delle Canarie e di Madera, di Spagna e di Sicilia. Liquori delle isole, e *the* inarrivabile, servito nelle più belle porcellane della China.

Il viaggio da Calcutta a Londra durava da sette od otto mesi, tenuto calcolo che le partenze nei due sensi non erano molto frequenti, fra lo scrivere una lettera e il riceverne la risposta passavano talvolta due anni. Data da quell'epoca la valigia delle Indie! Il servizio in discorso durò fino al 1832.

Maggiore slancio ebbero i servizi marittimi per le comunicazioni coll'America del Nord, navigazione non soggetta a monopolio, a gerarchia ed esercitata di preferenza dai nord americani.

Fu intorno al 1815 che incominciarono a divenir numerosi i *packet ships* fra i porti inglesi e New York, e nel 1816 la prima linea regolare veniva stabilita colla Black Ball Line, che per distintivo portava un cerchio nero segnato nella vela di parrocchetto.

L'*Amity*, il *Courrier*, il *Pacific* e il *James Monroe*, questi pionieri della navigazione postale transatlantica, non erano che navi da 400 tonnellate, ma buone veliere e molto ben tenute. Presto la flotta della Black Ball si aumentò di altre sette unità, nessuna delle quali superava le 500 tonnellate. Il *Canadà* fu la più famosa, avendo il *record* della rapida traversata, compiuta in 15 giorni e 18 ore, fra New York e Liverpool, da piloto a piloto; per i primi dieci anni di servizio la media delle traversate fu di 23 giorni venendo in Europa, e di 40 andando in America; ma la media individuale del *Canadà* fu di 19 giorni e 36 ore.

Navi a vele quadre, e a ponte libero, non avevano in coperta che una cucina fra la maestra e il trinchetto, e sul tetto di questa era collocato il battello maggiore, che serviva di asilo a qualche montone o porco vivo, mentre su di un ponte volante posto sull'alta cinta, erano disposte le stie per il pollame, le anitre, le oche e i tacchini. Innanzi al boccaporto principale era la stalla per un paio di mucche. Le cabine per i passeggeri di classe, circondavano il salone in batterie, e avevano finestrini, mentre il salone era illuminato da osterigi. Di notte candelabri a candele e lampade a olio di balena « illuminavano brillantemente » il salone, il gabinetto per le signore e il *fumoir*.

I passeggeri comuni o emigranti, erano stivati nel ponte inferiore, l'equipaggio provetto e numeroso a « bassa prora ».

I primi comandanti della Black Ball Line, erano antichi ufficiali di corsari federali, nella guerra contro gli inglesi del 1812. Uomini di mare provetti e molto colti. Stavano sul banco di quarto con un alto cappello di castoro o di seta in capo, sovente in maniche di camicia, all'americana.

L'esistenza a bordo di queste navi era incomparabilmente migliore che su quella delle Indie Orientali, durando il viaggio assai meno. Nei romanzi di Fenimore Cooper ve n'ha qualche fedele pittura. Crebbero e le Compagnie e le navi, che però solo nel 1846 col *New World* toccarono le 1404 tonnellate. Sorse la *Dramatic Line*, che aveva per segnale un grande X attraverso il parrocchetto, e fra le due Compagnie ebbe luogo nel 1837 la prima regata fra navi rivali attraverso l'Atlantico. Il *Columbus* di 597 tonnellate della Black Ball, correva in gara contro il *Sheridan* di 895 tonnellate della *Dramatic Line*, nuovo del primo viaggio, e che si era procurato un equipaggio sopranumero di 40 marinai scelti con 25 dollari al mese di paga e la promessa di 50 dollari di regalo in caso di vittoria.

Le due navi salparono il 2 febbraio 1837, per Liverpool, giungendo primo il *Columbus* in sedici giorni, mentre il suo rivale non arrivò che due giorni dopo. La posta era di cinquantamila dollari.

La durata delle traversate era già con quei velieri calcolata scrupolosamente tenendo calcolo delle ore; nel 1854 si calcolavano come adesso per i più celebri transatlantici, anche i minuti. Infatti il *record* della *Dreadnought*, famosissima nave di 1400 tonnellate, fu in quell'anno di 15 giorni, 11 ore e 15 minuti, da piloto a piloto da New York a Liverpool, con un percorso di miglia marine 3071, e la velocità media oraria di nodi nove e mezzo.

In pari tempo i *clippers* americani stendevano le loro grandi e bianche ali sul Pacifico, passando capo Horn senza calare neppur l'*Uccellina*, la vela eccelsa, che non tutte le navi osavano portare!

Poi le navi veliere estesero i loro servizi sulle linee di Australia e di Australasia, e vennero le lotte titaniche per il premio del The. Fu un vero poema della navigazione veliera quello che si è svolto nella prima metà del secolo XIX. Ma lo spazio non mi consente ora di trattarlo.

Nel 1856 Buenos Ayres contava appena 122.000 abitanti e Montevideo 35.000, le due città non avevano porto, e il Rio della Plata fino a Buenos Ayres non era ancora incanalato, e pertanto non accessibile a navi grosse. Gli italiani che trafficavano col Rio si servivano quindi di piccole navi. Non si parlava di partenze a data fissa e di linee regolari. Si cominciava alora ad annunciare la pratenza di un veliero un buon mese prima ed anche più; man mano che aumentava il numero dei passeggeri iscritti, il bravo capitano aumentava le cuccette a poppa, e restringeva lo spazio degli emigranti, erigeva qualche baracca in coperta.

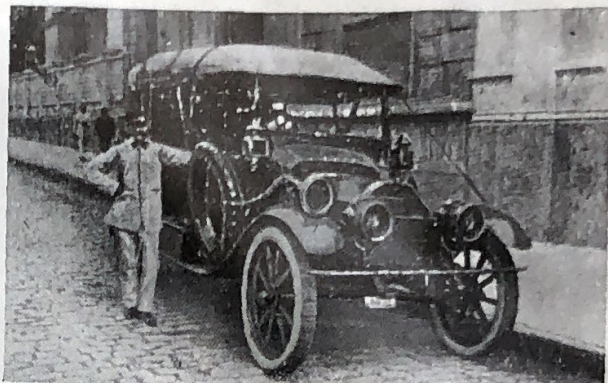
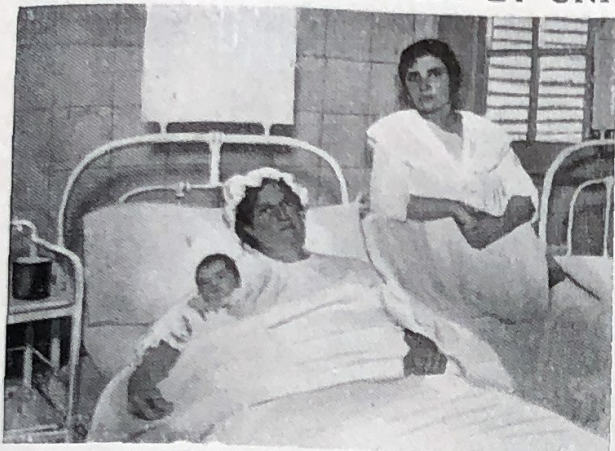
Quando la traversata era felice durava due mesi; ma alle volte i venti contrarî e soprattutto le calme raddoppiavano la durata del viaggio. La povera nave che cadeva nelle calme rimaneva immobile sotto il sole tropicale cullata dalla lunga onda oceanica. I passeggeri si consolavano pescando, così si aumentava e variava la lista troppo modesta del pranzo, a base di stoccafisso e di carne salata. Erano i tempi in cui un capitano poteva vantarsi di saper dividere un magro pollo fra diciotto commensali!

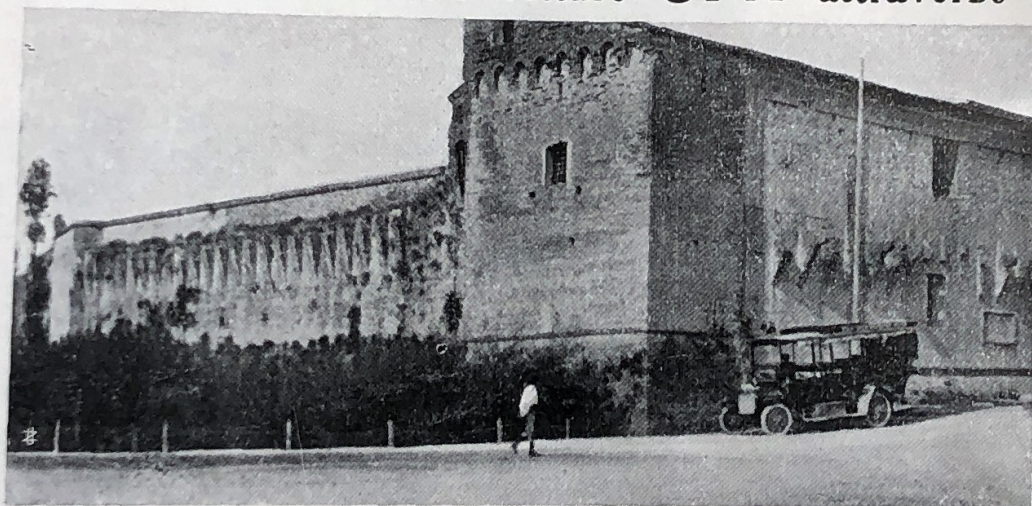
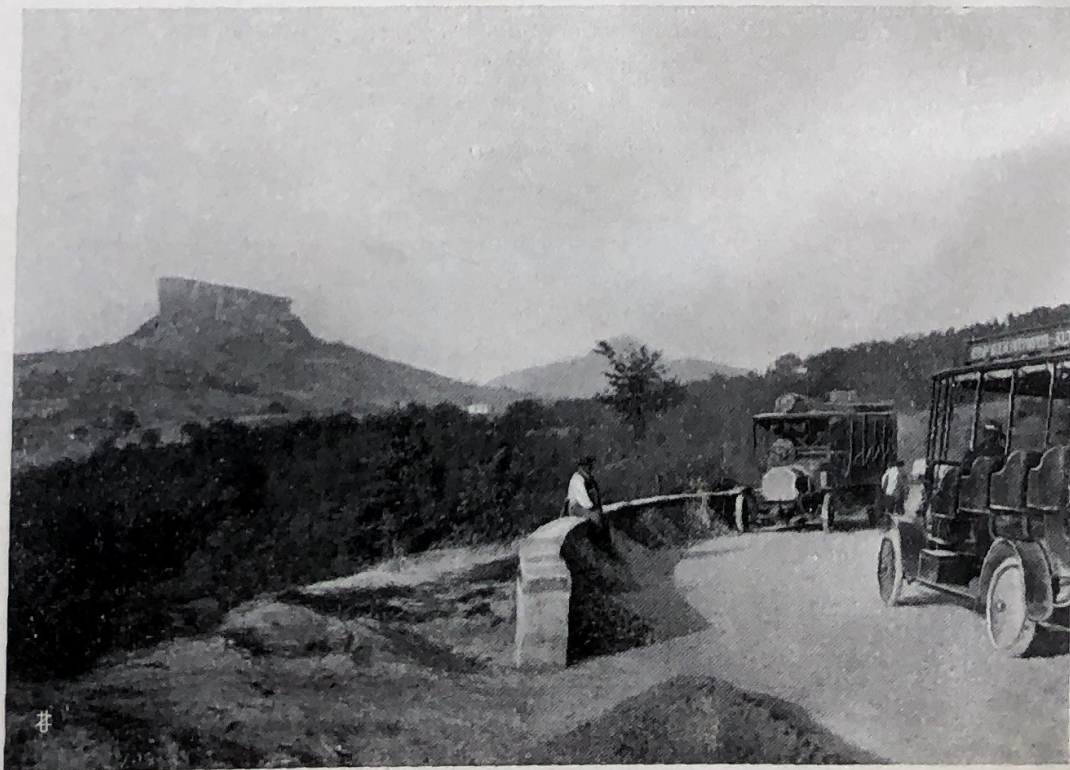
Preoccupazione costante la mancanza dell'acqua. Il brigantino genovese *Marina* annunciava che possedeva un distillatore per « fabbricar acqua dolce al bisogno ».

Eppure i viaggiatori di classe pagavano circa cinquecento franchi per traversata, e quelli di batteria duecentocinquanta, prezzo enorme per questi ultimi, stivati come acciughe e mal nutriti.

Igiene e medico erano lussi sconosciuti. Medico era il capitano, che *doveva* saper qualcosa di medicina, in casi di urgenza anche racconciar ossa rotte e fare amputazioni; gli era inibita però la disarticolazione della spalla. In questo caso doveva appoggiare al porto il più vicino alla ricerca di un medico e sbarcarvi il paziente, se ancora in vita!

GIORGIO MOLLI.

LA NASCITA DI UNA BIMBA IN AUTOMOBILE.

La signora Maria Aguirre ricoverata nella sala della maternità dell'ospedale di San Roque, colla sua bambina nata in un'automobile SPA (fotografata davanti all'ospedale italiano di Buenos Ayres).

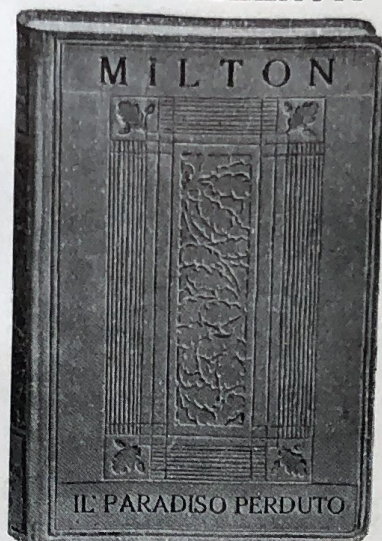
I servizi automobilistici con vetture SPA attraverso l'Italia.

Linea Rimini-S. Martino: Mura malatestiane - Rimini.

Linea Castelnuovo-Villa Minozzo: La pietra di Bismantova.

LA GRANDIOSA OPERA DI LUIGI LUZZATTI E FERDINANDO MARTINI

IL PIANO GENERALE DELLA RACCOLTA

GLI "IMMORTALI,,

TUTTI I CAPOLAVORI DI OGNI TEMPO E PAESE IN

400 VOLUMI

FAC-SIMILE DEI VOLUMI DELLA RACCOLTA « IMMORTALI » RILEGATI IN TELA CON DICITURA ORO.

I PIÙ ILLUSTRI LETTERATI D'ITALIA COLLABORANO ALLA PIÙ GRANDE IMPRESA EDITORIALE ITALIANA

IMPONENTE NUMERO DI SOTTOSCRITTORI ALL'ABBONAMENTO A RATE MENSILI

Ci onoriamo di presentare ai lettori il piano generale della raccolta "Gli Immortali,, diretta dalle LL. EE. LUIGI LUZZATTI e FERDINA DO MARTINI. Tale raccolta che aduna le opere migliori dei più grandi scrittori d'ogni tempo e paese, costituisce per la grandiosità del programma e per il nome di coloro che collaborano alla sua attuazione, una delle maggiori imprese editoriali del nostro tempo, la maggiore di quelle sin qui compiute in Italia.

IL PIANO GENERALE

GRECI

Alceo, *Frammenti*. - Aristofane, *Le Commedie*. - Aristotele, *La Politica*. - Demostene, *Filippiche*. - Democrito, *Saggi*. - Erodoto, *Le storie*. - Eschilo, *Tragedie*. - Epitteto, *Manuale*. - Euripide, *Tragedie*. - Luciano, *Dialoghi*. - Omero, *L'Iliade*. - Omero, *L'Odissea*. - Pindaro, *Le Odi*. - Platone, *L'apologia di Socrate*. - Plutarco, *Le vite*. - Senofonte, *La Ciropedia*. - Sofocle, *Tragedie*. - Teocrito, *Idilli*. - Tucidide, *Le storie*.

LATINI

Catullo, *Poesie*. - Cesare, *La guerra gallica*. - Cicerone, *Orazioni*. - Giovenale, *Le satire*. - Lucrezio, *Della natura delle cose*. - Marco Aurelio, *I ricordi*. - Orazio, *Le odi, le satire, le epistole*. - Ovidio, *Opere scelte*. - Petronio, *Il satirico*. - Plauto, *Le commedie*. - Properzio, *Elegie*. - Sallustio, *La congiura di Catilina, La Giugurtina*. - S. Agostino, *Le confessioni*. - S. Ambrogio, *Scritti*. - Seneca, *Opere morali*. - Tacito, *Le storie*. - Tibullo, *Elegie*. - Virgilio, *L'Eneide, Le Georgiche, Le Bucoliche*.

ITALIANI

Alfieri, *Tragedie*. - Ariosto, *Orlando furioso*. - Boccaccio, *Il Decamerone*. - Cellini, *La vita*. - Dante, *La Commedia*. - Filangieri, *La scienza della legislazione*. - Foscolo, *Poesie*. - Galileo, *Scritti*. - Goldoni, *Commedie*. - Leonardo, *Scritti*. - Leopardi, *Prose, Poesie*. - Machiavelli, *Il Principe e le Deche*. - Manzoni, *I promessi sposi*. - Mazzini, *Lettere e scritti politici*. - Parini, *Poesie*. - Petrarca, *Le rime e le lettere*. - Sarpi, *Scritti*. - Tasso, *Gerusalemme liberata*. - Vico, *Principî di una scienza nova*.

FRANCESI

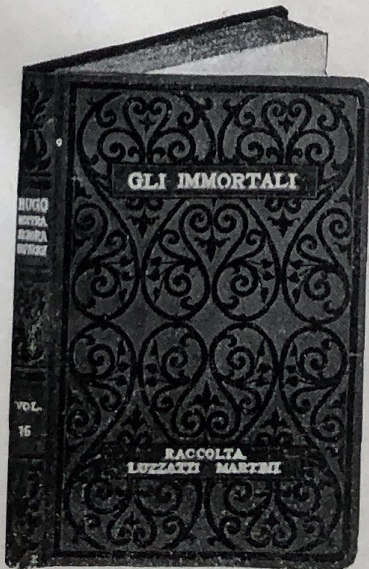
Balzac, *La cugina Betta, Papà Goriot, Fisiologia del matrimonio, Luigi Lambert*. - Barbey D'Aurevilly, *Novelle*. - Beaumarchais, *Teatro*. - Baudelaire, *I fiori del male*. - Chateaubriand, *Memorie d'oltre tomba*. - Corneille, *Teatro*. - Constant Benjamin, *Adolfo*. - Chénier, *Poemi*. - Comte, *Filosofia positivista*. - Daudet, *Tartarin di Tarascona, Tartarin sulle Alpi*. - De Musset, *Confessioni di un figlio del secolo*. - Descartes, *Epistolario, Discorso sul metodo*. - Diderot, *La monaca, Il nipote di Rameau*. - M.e De Staël, *Corinna o l'Italia*. - Dumas (padre), *I tre moschettieri*. - Dumas (figlio), *Teatro*. - D'Alembert, *Scritti*. - Fénelon, *L'educazione delle giovinette*. - Flaubert, *Bouvard e Pécuchet, La signora Bovary*. - Gautier, *Il Capitan Fracassa*. - Gérard De Nerval, *Novelle*. - Hugo, *I miserabili, Nostra Signora di Parigi*. - La Rochefoucauld, *Massime*. - La Bruyère, *I caratteri*. - Lesage, *Gil Blas*. - Lamartine, *Scritti*. - Littré, *Filosofia positivista*. - Molière, *Teatro*. - Montaigne, *Saggi*. - Montesquieu, *Lettere persiane, Lo spirito delle leggi*. - Michelet, *Scritti*. - Maupassant, *Novelle*. - Napoleone, *Scritti ignoti*. - Pascal *Pensieri*. - Prévost, *Manon Lescaut*. - Rabelais, *Pantagruel, Gargantua*. - Racine, *Tragedie*. - Renan, *Ricordi d'infanzia, Scritti vari*. - Rousseau, *Le confessioni*. - Stendhal, *Il rosso e il nero, Dell'amore, La certosa di Parma*. - Sand, (Georges), *Consuelo*. - Saint-Pierre (Bernardin), *Paolo e Virginia*. - Taine, *Vita e opinioni di Tomaso Graindorge*. - Voltaire, *Lettere sulla tolleranza e altri scritti*. - Zola, *Il paradiso delle signore, L'Assommoir, Lo sfacelo*.

FAC-SIMILE DEI VOLUMI DELLA RACCOLTA « IMMORTALI » RILEGATI IN CUOIO CON DICITURA ORO.

SPAGNOLI e PORTOGHESI

Becquer, *Prose*. - Cervantes, *Don Chisciotte, Novelle esemplari*. - Calderon, *Teatro*. - Camoens, *I Lusiadi*. - Guevara, *Il diavolo zoppo*. - Lope De Vega, *Teatro*. - Mendoza, *Lazarillo de Tormes*. - Quevedo, *Il gran tacaño*. - Rojas, *Celestina*. - S. Teresa, *Lettere*. - Zorrilla, *Don Giovanni Tenorio e altri drammi*.

TEDESCHI

Chamisso, *Storia meravigliosa di Pietro Schlemil*. - Fichte, *Scritti*. - Goethe, *Faust, Elegie romane*. - *Arminio e Dorotea, Viaggio in Italia, Wilhelm Meister*. - Grimm,

Racconti popolari. - Hoffmann, *Racconti fantastici.* - Hegel, *Saggio sulla storia della filosofia.* - Heine, *I Reisebilder.* - Herder, *Filosofia della storia dell'umanità.* - Kant, *Critica della ragion pura, Critica della ragion pratica, Le religioni nei limiti della ragion pura.* - Leibniz, *Meditazioni sulla intelligenza, sulla verità e sulle idee.* Lessing, *Nathan il saggio.* - Lutero, *Discorsi a tavola.* - Nietzsche, *Considerazioni inopportune, Umano, troppo umano, Il viaggiatore e la sua ombra, La gaia scienza.* - Novalis, *Inni alla notte.* - Schelling, *L'«io» come principio di filosofia, Filosofia della natura.* - Schiller, *Teatro.* - Schopenhauer, *Il mondo come volontà e come rappresentazione, Saggi sul libero arbitrio, La morale, La saggezza.* - Wagner, *Novelle e saggi.* - Werner, Drammi. - Wieland, *Oberon e altri scritti.*

INGLESI

Bacone, *Saggi.* - Ben Johnson, *Drammi.* - Byron, *Don Giovanni, Il giovane Aroldo, Poemi minori.* - Browning (mistress), *Aurora Leigh.* - Brontë, *Jane Eyre.* - Bulwer, *Notte e giorno.* - Burns (Robert), *Poemi.* - Carlyle, *La Rivoluzione francese.* - Darwin, *Origine delle specie.* - Dickens, *David Copperfield, Il Circolo Picnwick.* - Disraeli, *Vivian Grey.* - Eliot, *Le avventure del revendo Barton, Il molino sulla Floss.* - Gladstone, *Scritti.* - Locke, *Saggio sull'intelletto umano.* - Milton, *Il Pradiso perduto.* - Marlowe, *Drammi.* - Malthus, *Della felicità umana.* - Macaulay, *Saggi.* - Rossetti (Dante Gabriele), *Poesie.* - Ruskin, *Valdarno.* - Scott (Walter), *Ivanhoe.* - Shakespeare, *Teatro.* - Spencer, *Principî di psicologia, Principî di sociologia.* - Shelley, *Poemi.* - Swift (Jonathan), *I viaggi di Gulliver.* - Sterne, *Viaggio sentimentale, Le opinioni di Tristano Shandy.* - Swinburne, *Poemi e ballate.* - Thackeray, *Gli snobs, La fiera delle vanità.* Tennyson, *Poemi.* - Wilde, *Racconti.* - Wiseman, *Fabiola.*

DANESI

Andersen, *Racconti.* - Brandes, *Saggi.* - Drachmann, *Forkrovet.*

BELGI e OLANDESI

Beets (Nicolas), *La camera oscura.* - Dekkers (Douwes), *Scuola di principi.* - Erasmo, *L'elogio della follia.* - Spinoza, *L'Etica, Trattato teologico-politico.*

NORVEGESI e SVEDESI

Bjoernson, *Teatro.* - Holberg, *Teatro.* - Ibsen, *Teatro.* - Snoilsky, *Visioni italiane.* - Strindberg, *La camera rossa, Il nuovo regno.*

RUSSI

Dostojewski, *Delitto e castigo, Diario di un ignoto.* - Gogol, *Anime morte, Novelle.* - Herzen, *Viaggi in Italia.* - Puskin, *Drammi, poemi e leggende, Prose.* - Tolstoi, *La Guerra e la Pace, Anna Karenin.* - Turguenew, *I racconti di un cacciatore, Terre vergini.*

UNGHERESI

Jokai, *La donna dagli occhi penetranti, Il figlio dell'uomo dal cuore duro.* - Petöfi, *Canti ungheresi.*

AMERICANI

Cooper Fenimore, *L'ultimo dei Mohicani.* - Emerson, *Saggi,* - Franklin, *Scritti.* - Longfellow, *Canti.* - Poe, *Racconti misteriosi, Poemi.* - Twain, *Scritti.* - Walt Whitman, *Saggi.*

ASIATICI

Bavabhuti, *Avventure di Rama.* - Calidasa, *Sakuntala.* - Sudraka, *Il carro di terracotta.* - Walmiki, *Ramayana.* - Firdusi, *Il libro dei re.* - Saadi Sciraz, *Favole.* - Confucio, *Saggi.* - Buddha, *Saggi.* - Taketori Monogatari, *Il tagliatore di bambù.*

Ognuna di queste opere è tradotta naturalmente in italiano da letterati nostri di altissima fama, come: Ettore Romagnoli, G. Fraccaroli, Ni·la Festa, E. Bodrero per i greci; Carlo Pascal, Erminio Troilo, Arnaldo Alterocca, Luigi Valli per i latini; Ferdinando Martini, Olindo Guerrini, Ettore Janni, Mass mo Bontempelli, E. L. Morselli, Vincenzo Bucci, V. Picardi, G. Borsi per i francesi; Luigi Bacci per gli spagnoli; Luigi di S. Giusto, Emma Parodi, F. Palazzi, A. Tilgher per i tedeschi; S. Spaventa-Filippi, E. Ciccotti per gli inglesi; Federico Verdinois, Domenico Ciàmpoli per i russi, norvegesi, svedesi, danesi, ecc.

Della biblioteca sono già pubblicati trenta volumi ed entro l'anno se ne pubblicheranno novantasei; in cinqu· anni la grandiosa raccolta sarà completa. La rilegatura all'inglese dei volumi è squisita: quella speciale di lusso in cuoio bu inato semplicemente superba.

Gli abbonamenti a rate mensili sono di due generi: uno all'opera completa, l'altro ai primi 96 volumi.

Abbonamento agli IMMORTALI
Primi 96 volumi (rileg. in tela all'inglese)

Il sottoscritto commette all'Istituto Editoriale Italiano, Milano, Piazza Cavour, 5, i primi novantasei volumi della raccolta *Gli immortali,* rilegati in tela all'inglese, diretta da Luigi Luzzatti e Ferdinando Martini.

L'importo complessivo di tali volumi in L. **192** verrà dal sottoscritto pagato a domicilio dell'Istituto Editoriale Italiano in **40** rate mensili di L. **4,80** ciascuna a cominciare dal mese di Aprile 1914 fino all'incluso mese di Luglio 1917.

Data ....

Nome e Cognome ....

Professione o qualità ....

Domicilio ....

Città .... *Prov.* ....

NB. — Ritagliare questa cedola e spedirla incollata al tagliando in una cartolina vaglia di lire **4,80** importo della prima rata all'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO, MILANO, Piazza Cavour, 5.

Indicare con un SI o con un NO se il soprascritto fu nel passato o sia attualmente abbonato dell'Istituto Editoriale Italiano.

Indicazione ....

Abbonamento agli IMMORTALI
Primi 96 volumi (rileg. in cuoio bulinato)

Il sottoscritto commette all'Istituto Editoriale Italiano, Milano, Piazza Cavour, 5, i primi novantasei volumi della raccolta *Gli immortali,* rilegati in cuoio bulinato, diretta da Luigi Luzzatti e Ferdinando Martini.

L'importo complessivo di tali volumi in L. **288** verrà dal sottoscritto pagato a domicilio dell'Istituto Editoriale Italiano in **40** rate mensili di L. **7,20** ciascuna a cominciare dal mese di Aprile 1914 fino all'incluso mese di Luglio 1917.

Data ....

Nome e Cognome ....

Professione o qualità ....

Domicilio ....

Città .... *Prov.* ....

NB. — Ritagliare questa cedola e spedirla incollata al tagliando in una cartolina vaglia di lire **7,20** importo della prima rata all'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO, MILANO, Piazza Cavour, 5.

Indicare con un SI o con un NO se il soprascritto fu nel passato o sia attualmente abbonato dell'Istituto Editoriale Italiano.

Indicazione ....

Abbonamento agli IMMORTALI
OPERA COMPLETA

Il sottoscritto desidera di abbonarsi alla raccolta *Gli Immortali* diretta da Luigi Luzzatti e Ferdinando Martini con pagamento a *rate*

Il sottoscritto desidera di conoscere le precise condizioni e intanto invia qui unito L. **4,80** come quota di prenotazione.

Nel caso che le condizioni (che dovrete sottopormi entro 15 giorni da oggi) non siano di mio gradimento, la suindicata quota mi verrà reintegrata.

Data ....

Nome e Cognome ....

Professione o qualità ....

Domicilio ....

Città .... *Prov.* ....

NB. — Ritagliare questa cedola e spedirla incollata al tagliando in una cartolina vaglia di lire **4,80** importo della prima rata all'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO, MILANO, Piazza Cavour, 5.

Indicare con un SI o con un NO se il soprascritto fu nel passato o sia attualmente abbonato dell'Istituto Editoriale Italiano.

Indicazione ....

L'Automobile Modern

Quando l'*Aquila Italiana*, parecchi anni fa, fece brevettare i suoi motori *monobloc*, tosto vennero sollevate, dai tecnici e specialmente dalla concorrenza, una quantità di obbiezioni e di diffidenze; però non era ancora passato un lustro e tutte le principali fabbriche compresero che solo per mezzo del motore *monobloc* si poteva avvicinare l'automobile alla perfezione, ed il motore a cilindri separati rappresenta ora una eccezione destinata a scomparire.

Lo stesso accadde per l'applicazione dei cuscinetti a sfere all'albero motore, fatta sin dal 1906 dall'*Aquila Italiana*, la trionfatrice del 1913.

È appunto l'applicazione del cuscinetto a sfere per il motore che ha permesso alle vetture vincitrici del *Grand Prix* dello scorso anno di resistere con successo all'enorme sforzo richiesto da tale prova, ed in seguito a ciò anche le Case che più discutevano su tale sistema hanno dovuto, o debbono, decidersi ad adottarlo, ciò che torna a maggior vanto della giovane fabbrica Torinese

Mentre la maggior parte delle altre Case ha allo studio, con questa, la questione dei motori ad alto rendimento che, come afferma il Faroux, soli potranno permettere all'automobile di continuare sulla via del progresso l'*Aquila Italiana* ha ormai stabiliti definitivamente i suoi tre tipi: 12-15 HP e 20-30 HP a quattro cilindri, ed il tipo 35-50 HP a 6 cilindri, che rispondono a tutte le esigenze moderne di estetica, velocità, e, quel che più importa, di regolarità e sicurezza di funzionamento, tanto che il Morasso ebbe a scrivere con ragione: «nulla da aggiungere, nulla da modificare a questi tipi!»

Il Faroux stesso, a conclusione di un articolo da lui dedicato allo studio delle vetture *Aquila Italiana* soggiunge: «*Du moteur aux roues arrière, le chassis* Aquila Italiana *nous offre donc ici de nombreuses prouves de l'originalité la plus judicieuse*». Infatti il suo monoblocco è il più perfetto che si conosca, tutti gli organi principali sono raccolti e protetti in un unico blocco solido e compatto, pur presentando la più facile smontabilità (persino le bielle e gli stantuffi si possono smontare in pochissimi minuti senza muovere assolutamente il blocco cilindri). Il ponte posteriore è quanto di più pratico si possa immaginare, poichè dall'apertura posteriore si può in pochi minuti estrarre il gruppo differenziale, senza bisogno di smontare altre parti della vettura, ed il gruppo stesso può essere registrato fuori della grande scatola del ponte.

MARZO 1914 - La piccola AQUILA ITALIANA 12-15 HP al Tour de France di oltre 5000 Km.

Occorre ricordare ancora le ruote smont tercambiabili, che possono essere di l raggi metallici tangenziali, oppure di stampato, e possono essere montate ind temente sugli stessi mozzi, senza la operazione di adattamento.

Non ostante la leggerezza dello chassis a colpo d'occhio, come aggiunge il F l'impressione della sua grandissima robus

Se così non fosse l'*Aquila Italiana* non av potuto passare come ha fatto lo scorso di vittoria in vittoria sempre colle solite chine di serie, dimostrando la sua superi per velocità, regolarità, resistenza e cons (Targa Florio - coppa della Gruyère - Cors regolarità e consumo e di velocità di Verce Mont Ventoux - Parma Berceto - Gran Co Verdi - Gaillon - Circuito delle Madonie).

Anche nel corrente anno l'*Aquila Italia* ha cominciato a distinguersi brillantemente Tour de France di oltre 5.000 Km. compi in condizioni disastrose per la maggior par delle macchine concorrenti, di cui solo un ter potè compiere l'intero percorso regolarment come hanno invece fatto le tre *Aquila* inscri te (che occuparono sempre i primi posti nell gare di veloci tà) tanto da richiamare più volte l'attenzione del Miral dell'Auto che scrisse nel suo giornale: «*Le tour de France serà pour la marque Italienne l'occasion de demontrer de remarquables qualités de construction... dans toutes les épreuves on voit des voitures de la marque, et on les voit se bien comporter. Occupant déjà unë première place en Italie, je compte bien les voir s'assurer bientôt en France une belle réputation*». E più tardi: «*La 4 Cylindres de Beria est une adorable voiture de sport, et le tour de France doit etre sa consécration*».

Ed oltre ancora: «*Les Aquila ont été la révélation en France du Tour, ces voitures qui ont l'élégance et le fini de la construction Italienne, sont réellement interessantes....*».

L'*Aquila Italiana* per soddisfare alle numerose richieste dei suoi Clienti desiderosi di macchine veloci, moderne, robuste e di consumo limitato estende sempre più la sua attività, applicando i suoi motori anche al servizio delle imbarcazioni, con grande successo, ed ai veicoli industriali.

A conferma della estesa attività commerciale sta l'iscrizione di questa fabbrica a tutte le principali corse che si svolgeranno in Italia, ed all'estero, e specialmente al Gran Prix di Francia, ove non mancherà di difendere degnamente i colori nazionali.

AQUILA ITALIANA - Fabbrica di Automobili - TORINO, Corso Graglia

Pubblicazioni gratuite ai soci nel 1914.

CARTA D'ITALIA del T. C. I. al 250.000, in 59 fogli. — Dei tre fogli che ancora restano da pubblicare per completare la carta, due, Trieste (7 *bis*) e Fiume-Pola (13 *bis*) di spettanza ai soci del 1913 sono in spedizione nel corrente mese. Il foglio Corsica verrà mandato in seguito ai soci del 1914.

RIVISTA MENSILE ILLUSTRATA. — Spetta al socio dal mese di associazione in avanti.

1º VOLUME DELLA GUIDA D'ITALIA DEL T. C. I. (Lombardia, Piemonte, Canton Ticino). — Tascabile, rilegato in tela flessibile e oro, di 450 pagine di testo corredato da 1 carta d'orientamento, 28 carte speciali, 9 carte di centri turistici, 16 piante di città e alcuni interni di musei e collezioni. Il valore librario di questo volume, alla stregua di quelli di Baedecker è di L. 9. La tiratura decisa è di 150.000 copie pari quindi ad un valore librario complessivo di L. 1.350.000. È certo la più colossale opera di propaganda turistica fin qui fatta in Italia.

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. — La Guida «Emilia» è in compilazione.

ANNUARIO GENERALE 1914. — La nuova edizione completamente rinnovata, rilegata in tela, uscirà nel corrente mese. La spedizione verrà subito iniziata in ragione di 3.500 copie circa al giorno.

«LE RICCHEZZE DELLA MONTAGNA». — Monografia di propaganda pel bosco e pascolo, edizione di lusso riccamente illustrata in nero e tricromie. È in compilazione.

I nuovi soci riceveranno inoltre, all'atto dell'iscrizione, oltre alla spilla-distintivo in similoro e smalto, la GUIDA DELLE STRADE ITALIANE DI GRANDE COMUNICAZIONE in tre volumi.

▫▫ INFORMAZIONI ▫▫

Aeronautica-Aviazione.

— *Aeronautica militare in Russia.* — Il «Monitore Tecnico» pubblica in uno degli ultimi numeri notizie interessanti circa l'organizzazione della aeronautica e aviazione militare in Russia.

I dirigibili militari russi appartengono al tipo semirigido o deformabile.

L'esercito russo possiede 5 unità importanti fra 9000 e 10000 metri cubi, 12 unità minori da 800 a 7000 metri cubi.

Per regolamento ciascuna piazza forte deve avere un proprio dirigibile, onde sono costituiti parchi aeronautici a Brest-Litowsky, Berditschew, Kiew, Varsavia, Salutschy, Riga, Libau, Pietroburgo, Sveaborg, Mosca.

In fatto di aeroplani sono adottati biplani come vedetta alle piazze forti e monoplani per i servizi campali.

L'esercizio possiede 60 squadriglie di monoplani, ciascuna con 6 apparecchi.

Si hanno in Russia centri di aviazione militare e relativi aerodromi a Pietroburgo, Gatschina, Mosca, Kiew, Charkow, Odessa, Saratow, Riga, Varsavia, Sebastopoli. Altri due centri sono in formazione ad Omsk e Tachkend.

Scuole di aeronautica sono aperte a Pietroburgo, Wolkova-Pole, Gatschina, Kiew, Charkow, Odessa, Varsavia, Riga, Saratow, Sebastopoli.

La Russia possiede anche due centri principali di idroaviazione presso Sebastopoli e Pietroburgo.

— *Nuova mitragliatrice per aeroplani.* — Al balipedio di Nettuno si eseguiscono importanti esperimenti con un nuovo tipo di mitragliatrice destinata ad essere piazzata su aeroplano coll'obbiettivo di colpire dirigibili nemici.

— *Scuola preparatoria alla Scuola Superiore di Aeronautica e Meccanica a Parigi.* — Venne recentemente fondata una Scuola Preparatoria a quella superiore di aeronautica e meccanica, con sede a Parigi, in Rue Hauy. Contemporaneamente si istituirono borse di studio per giovani privi di mezzi di fortuna che desiderino frequentare la scuola. Essa consiste in un corso regolare di un anno per i licenziati dalle scuole secondarie, in un corso speciale durante le vacanze per i licenziati in matematica e in un corso effettuato per corrispondenza che può iniziarsi a qualunque epoca dell'anno.

È così possibile ottenere in tre anni e cioè: uno di scuola preparatoria e due di scuola superiore di aeronautica, il diploma di ingegnere conferito da quest'ultima. I corsi professati in detta scuola abbracciano l'automobilismo, l'aeronautica, la costruzione dei motori, le costruzioni metalliche e le industrie frigorifere.

— *Scuola di Aviazione a Roma.* — Si sta costituendo in Roma una Società che intende impiantare una fabbrica di aeroplani e idroplani nelle vicinanze della capitale. Aggregata alla fabbrica sarà una scuola e un campo per allievi piloti borghesi.

Sul campo stesso verrà istituita una pista speciale, ove si svolgeranno di frequente interessanti gare di velocità e varie

— *Esposizione di locomozione aerea e Mostra motonautica a Torino.* — Il Sindacato aeronautico industriale italiano scelse Torino come sede di un'Esposizione che dovrà aver luogo nel maggio prossimo a cura delle principali Società e Case industriali che costruiscono apparecchi per la locomozione aerea. La Mostra dovrebbe avere carattere di annualità, ed è desiderio espresso di molte Case costruttrici che essa abbia luogo nel venturo anno a Milano.

Alpinismo.

— *L'Assicurazione obbligatoria del Club Alpino Svizzero.* — Il Club alpino svizzero sta per mettere in vigore l'assicurazione obbligatoria dei suoi soci contro gli infortuni di montagna. Con un premio annuo di 2 lire ogni socio è assicurato per la somma di L. 5000.

L'organizzazione è stata discussa per lungo tempo dai delegati delle sezioni, che in un'ultima sessione votarono il punto più controverso: quello dell'obbligatorietà. Se da una parte tutti sono d'accordo che l'alpinista sia assicurato, in modo che si senta, sebbene in piccola parte, alleggerito delle responsabilità che possono derivare da una escursione, dall'altra parte sorgono le solite obbiezioni contro la ideata assicurazione, fra le altre quella più facile: che 5000 franchi sono una magra consolazione per la famiglia che viene colpita da una disgrazia alpinistica. Se si pensa però che quell'importo può in molti casi corrispondere a delle necessità urgenti, può servire almeno per il tempo più critico delle prime spese, fino a che la famiglia si sia adattata alla nuova condizione, che inoltre una piccola assicurazione obbligatoria avvezza spesso l'assicurato alla previdenza e fa sì che si salvaguardi con maggiori garanzie, non si può disconoscere l'importanza provvidenziale dell'iniziativa del Club svizzero. Anche si può da taluno obbiettare che coloro dei soci, i quali non intraprendono, per l'età e per altre ragioni, delle escursioni, non ricavano alcun vantaggio dall'assicurazione. Ma anche in riguardo a ciò, si deve avere presente la solidarietà che deve essere fra i compo-

nenti d'una società per le contingenze di ognuno d'essi nell'esplicazione dell'attività di socio; chi è vecchio e non può più avventurarsi sulla montagna, ha però nel suo passato adescato i giovani alle bellezze dei monti ed alla continuazione del suo esempio e può quindi portare anche la sua piccola parte di responsabilità per le disavventure che possono accadere.

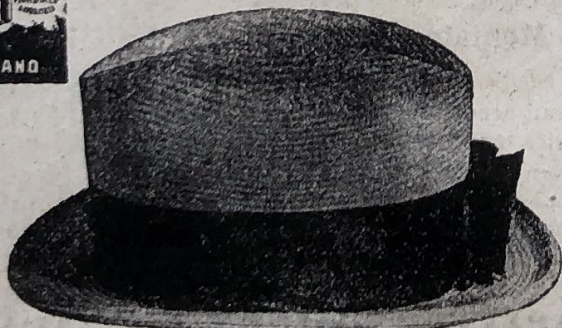
La parte meno facile per il Club svizzero, benchè per esso non molto difficile, fu naturalmente quella di trovare il premio annuo di 2 franchi per socio da pagarsi alla società d'assicurazione. Si temeva a ragione che l'aumento del canone dell'importo abbastanza sensibile di 2 franchi avrebbe determinato un numero considerevole di soci ad uscire dalla società. Si doveva dunque trovare il modo di raccogliere annualmente 26 mila franchi (13 mila soci) da altra fonte che non fosse la tasca del socio. Si risolse di restringere, almeno per i primi anni, alcune rubriche del bilancio fino a trarne la metà della somma; il resto si pensò di ricavare aumentando di un franco il prezzo di vendita dell'annuario del Club, che viene pubblicato con una larga tiratura.

Bisogna riconoscere che una così semplice finanzazione dell'assicurazione obbligatoria poteva riuscire facile soltanto al Club svizzero, il quale ha quasi completa la fornitura dei rifugi nei suoi monti e che ha un valido cooperatore nella costruzione degli stessi, ed inoltre delle strade, sentieri, segnavie nelle società che promuovono l'industria dell'albergatore ed il concorso del forestiere.

— *Frequenza nei rifugi della S. A. T.* — Al primo posto dobbiamo metter quelli della Tosa e della Rosetta, il primo ebbe 688 visitatori, il secondo 794 non compresi i soldati. Seguono poi il Baldo con 422, il Grostè con 431, la capanna Bolognini con 265, il Marchetti con 254, il Tuchett con 230; ed in ordine più decrescente il XII Apostoli con 72, Il Cevedale con 56, la Presanella con 42, il Segantini con 30, il Lares con 19. Pochissimo frequentati furono il Mantova, il Dorigoni, il Taramelli ed anche quello di Cima d'Asta.

Il rifugio del Carè Alto ebbe un discreto contingente di visitatori, ma minore però di quello dell'anno scorso.

— *Salvataggio alpino.* — La S. A. A. G. ha organizzato il salvataggio di montagna con una spesa di oltre 40 mila marchi ed all'uopo ha costituito 200 sedi di salvataggio ed 800 stazioni di richiamo. Il personale di salvataggio è dalla Società assicurato contro gli infortuni verso un premio piuttosto alto che viene pagato alle Società d'assicurazione. Per ogni caso di salvataggio il personale viene inoltre compensato con una diaria di 12-15 fino a 20 corone. Ad onta di ciò si dànno soventi casi, nei quali il personale di salvataggio avanza delle enormi pretese per le sue prestazioni: da ultimo vennero chieste non meno di mille corone da cinque guide per il lavoro, bensì difficile e pericoloso, di una mezza giornata. La Società ha risoluto di respingere d'ora innanzi consimili pretese e di richiamarsi in tali casi all'obbligo di assistenza e d'aiuto incombente alle guide in base al loro regolamento.

— *La S. A. T. diventa proprietaria di un rifugio di 50.000 lire costruito da una Società Pangermanista per farle danno.* — Una Società Pangermanista ha costruito un albergo alpino vicinissimo al Rifugio della Tosa, gruppo di Brenta, di proprietà della Società Alpinisti Tridentini, come già fece in altre località allo scopo di soffocare tutto ciò che serve a tener viva l'italianità

del Trentino. Il terreno sul quale è stato costruito questo rifugio è però di proprietà della S. A. T. e alle proteste di quest'ultima la Società Pangermanista eccepì che in base ad una recente legge austriaca trattavasi di terreno demaniale perchè si trovava al disopra del limite del pascolo e quindi il terreno non era della S. A. T.

La lite giudiziaria ebbe il suo corso, ma la Cassazione ha dovuto confermare i giudizi precedenti che riconoscevano la proprietà del terreno alla S. A. T.

In seguito a questa suprema conferma l'albergo alpino, appena costruito, e del valore di lire 50.000 è diventato proprietà della Società Alpinisti Tridentini.

Automobilismo.

— Il Comitato direttivo dell'Automobil Club d'Italia, riunitosi a Torino lo scorso dicembre, riferiva che in seguito alla riunione degli Enti interessati, il calendario sportivo 1914 può essere così stabilito:

10 maggio — *Record di velocità* («Sport del Popolo» Torino).

24 maggio — *Targa Florio* (Comitato Panormitan di Palermo).

31 maggio — *Targa Florio* (idem).

14 giugno — *Corsa Parma-Poggio di Berceto* (Pro-Parma).

19 luglio — Corsa in salita *Susa-Moncenisio* (A. C. di Torino).

6 e 7 settembre — *Circuito di Brescia — Gran premio d'Italia* (Automobil Club di Milano - Comitato di Brescia).

— *Automobili elettriche negli Stati Uniti.* — Sono interessanti alcuni dati statistici relativi al rapido sviluppo della industria degli automobili elettrici negli Stati Uniti. Nel 1912 la produzione fu di 20.000 vetture e 10.000 carri. Ne' 1913 è più che raddoppiata, ciò che spiega come alle recenti esposizioni dell'automobile tenute a New York, Chicago e Boston partecipassero più di 30 Case costruttrici che si dedicano alla produzione delle automobili elettriche. È interessante notare che, secondo le statistiche americane, il percorso mensile medio di un'automobile elettrica è di 460 chilometri col massimo di 1400 km. La durata media della batteria è di circa 2 anni.

Le ragioni del successo di questa industria devono ricercarsi negli accordi intervenuti fra i fabbricanti e fra questi e le Società distributrici di energia elettrica.

— *Automotrici per grosse artiglierie.* — Il Ministero della Guerra si farà assai probabilmente banditore di un Concorso fra Ditte nazionali per la fornitura di automotori per il traino delle grosse artiglierie da fortezza.

— *Esposizione di automobili a Varsavia.* — Per iniziativa del Club Automobilistico Polacco, avrà luogo verso la fine di maggio a Varsavia un'esposizione automobilistica. Sarebbe desiderabile che l'industria italiana vi fosse degnamente rappresentata, data l'importanza del mercato Russo-Polacco per la smercio delle automobili.

— *Esposizione Automobilistica Internazionale a Berlino.* — Per iniziativa dell'Aut. Club Imperiale e dell'Unione fra Industriali Germanici costruttori di automobili, avrà luogo nell'estate una serie di gare sportive, le quali dimostreranno le diverse applicazioni del motore a scoppio. È così avrà luogo un «circuito turistico» che si inizierà nella Germania del Sud-ovest e terminerà a Berlino.

In questa occasione verrà inaugurata la nuova strada automobilistica nel Grünewald. Avrà inoltre luogo un Circuito aereo intorno a Berlino in combinazione con una gara aviatoria di velocità e infine si terranno sulla Müggel delle Regate per motoscafi con vistosi premi per i «racers».

Servizi automobilistici.

— È stato istituito, dal Municipio di Narni (dopo avere ottenuto il sussidio chilometrico dallo Stato) un servizio automobilistico per passeggeri e trasporto della

posta, fra la città di Narni e la stazione omonima (prov. di Perugia) con un percorso di km. 4. Tale servizio è disimpegnato, per il momento, da due vetture omnibus.

— Sono state iniziate trattative per l'istituzione di un duplice servizio automobilistico fra Assisi e la stazione ferroviaria omonima, e fra Assisi e Perugia per la via di Petrignano.

E' stato attivato un servizio automobilistico fra Castroreale e la Stazione ferroviaria di Barcellona-Pozzo di Gotto, con tre corse d'andata e tre di ritorno, giornaliere.

Col 5 aprile si è attivato il nuovo servizio automobilistico sulle due linee dell'alta e bassa Valtenesi da Cunettone a Desenzano stazione.

Saranno effettuate due corse di andata e ritorno per ognuna delle due linee, in coincidenza coi treni del mattino e del pomeriggio Venezia-Milano a Desenzano e coi treni elettrici Brescia-Valsabbia-Salò-Riviera del Garda e viceversa alla stazione di Cunettone.

Venne recentemente inaugurato un servizio automobilistico Forlì del Sannio-Isernia e Forlì del Sannio-Castel di Sangro.

Ferrovie.

— *Direttissima Milano-Bergamo.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha respinto la domanda del Sindaco di Bergamo per la concessione di una linea elettrica a doppio binario per comunicazioni rapide fra Bergamo e Milano.

L'alto consesso non crede di poter accettare la domanda di concessione e di sovvenzione avanzata, perchè la nuova linea verrebbe a muovere seria concorrenza alle due linee Milano-Usmate-Bergamo e Milano-Treviglio-Bergamo esercite dalle Ferrovie dello Stato.

— *Ferrovie dell'Australia.* — Lo sviluppo totale della rete ferroviaria australiana è di circa 30.000 km. La caratteristica principale delle linee è la grande variabilità degli scartamenti adottati.

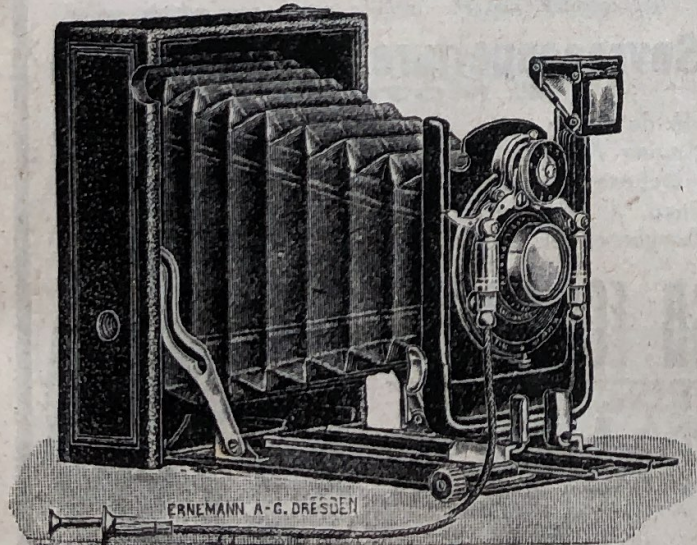
Infatti solo 1/4 dello sviluppo totale ha lo scartamento normale di metri 1.455; 1/4 lo scartamento allargato di 1,60: il resto ha scartamenti che variano fra m. 1,07 e m. 0,60.

La questione assume ora particolare importanza, studiandosi appunto in questi tempi il progetto per una ferrovia transcontinentale.

La commissione tecnica che si occupa di tale studio ha preventivato a più di 100 milioni il costo delle opere necessarie all'unificazione dello scartamento, pur essendo ancora dibattuta la questione se preferire il normale o lo scartamento allargato.

— *La galleria sotto il Rio della Plata da Buenos Aires a Montevideo.* — Il connazionale Prof. Ing. Benigni ha esposto in una conferenza alla Società «Centro Nacional de Ingenieros» di Buenos Aires un suo progetto di allacciamento di Buenos Aires con Montevideo per mezzo di una ferrovia elettrica sotto il Rio della Plata, con una galleria subalvea di circa 52 km. di lunghezza.

— *Ferrovia Cristiania-Bergen* (Norvegia). — La ferrovia Cristiania-Bergen, aperta interamente all'esercizio il 10 dicembre 1909 ed esercitata attualmente a vapore, è un'opera ardita e meravigliosa, che ricorda a noi italiani le nostre ferrovie di montagna, con cui abbiamo talvolta dovuto superare grandi distanze nella nostra penisola. Infatti, come per congiungere le nostre città: Firenze con Bologna, Salerno con Taranto, Roma con Sulmona, dobbiamo giungere a quote assai elevate, per attraversare gli Appennini (ed arriviamo con la ferrovia alla stazione di Rivisondoli a 1267 m.) così i Norvegesi, per congiungere la loro capitale con la bella città di Bergen, sulle coste occidentali del loro paese — la città dai sette *colli*, come la nostra Roma — per impiantare l'unica ferrovia trasversale nella Norvegia meridionale, hanno dovuto valicare una grande catena montuosa, raggiungendo, alla latitudine di oltre 60 gradi, la quota di 1300 metri, cioè la regione delle nevi perpetue.

Tutta la linea è lunga 492 km. ma per le forti,

e più che forti, prolungate pendenze, (per esempio da Voss fino ad oltre Mjolfjell vi è un tratto di circa 30 km. con la pendenza del 20 0/00) e per i vincoli di esercizio, il viaggio si compie in circa 15 ore. È interessante osservare come le selve attraversate dalla ferrovia, a poco a poco svaniscono, fino a che sparisce del tutto la vegetazione arborea, e il treno corre per circa 50 km. fra le rocce quasi nude, o ricoperte di neve. Lungo tutta la linea abbondano le opere di protezione contro le valanghe, come le gallerie artificiali di legno e le lunghe pareti-barriere, parimenti di legno. In totale si contano ottanta gallerie, comprese quelle naturali, di cui la più grande, quella scavata sotto il Gravehal, ha la lunghezza di 5311 metri. Le cascate più imponenti si ammirano presso Honefoss, sul versante orientale, e Myrdal, su quello occidentale.

La costruzione della ferrovia, durata 14 anni, è costata 60 milioni di corone scandinave, ossia 84 milioni di lire.

— La *Schweizerische Bauzeitung* pubblica una interessante nota dell'ing. Benes sulla costruzione della nuova linea ferroviaria Coira-Arosa. Manco a dirlo si tratta di una linea di montagna lungo la quale si presentano numerose e imponenti le opere d'arte. Principale è il viadotto di Lungwieses. È costituito da un arco in calcestruzzo armato, di 100 m. di corda e 42 m. di saetta, cosicchè il piano stradale corre a più di 60 m. sul fondo del vallone.

— *Nuova ferrovia elettrica nell'Alto Cadore.* — Sono iniziate le pratiche presso il Ministero dei Lavori Pubblici per la concessione di costruzione di una ferrovia elettrica a scartamento ridotto nell'Alto Cadore. Si avrà così una comunicazione fra le Provincie di Udine e di Belluno nella direzione Villa Santina-Sappada.

— *La lunghezza totale delle Ferrovie del mondo.* — Sono pubblicate le statistiche che danno la lunghezza delle ferrovie mondiali a tutto l'anno 1911.

Tale lunghezza è di più di 1 milione di chilometri e segna un notevole aumento su quella raggiunta l'anno precedente.

Circa metà di tale imponente lunghezza spetta all'America, mentre circa 350.000 km. spettano all'Europa; 100.000 all'Asia; 50.000 all'Africa; 30.000 all'Australia.

Nel solo anno 1911 vennero aperti all'esercizio circa 28.000 km. di ferrovia, dei quali 9.000 negli Stati Uniti, 5.000 in Europa, 3.800 nell'India Inglese.

— *La difesa delle ferrovie transahariane contro l'invasione delle dune.* — La « Rivista tecnica delle Ferrovie italiane » pubblicò un interessante studio dell'ing. Campini sulla difesa contro l'invasione delle dune di sabbia su alcune linee dell'Algeria.

La regione attraversata da una di tali linee, vasto altipiano spazzato da venti violentissimi, presenta molti punti di contatto con molte plaghe delle nostre nuove Provincie africane.

È inutile ricordare come le sabbie del deserto, trasportate in massa dai venti, costituiscano dei rilievi collineschi o dune animate da un lento ma incessante movimento nella direzione del vento, movimento che può assumere la velocità di parecchi metri all'anno.

Avviene così che le linee ferroviarie che attraversano tale regione vanno soggette a continue invasioni di sabbia dalle quali è possibile liberarle solo mediante un'intensa sorveglianza e l'impiego di abbondante mano d'opera.

L'esperienza ha dimostrato che si può ottenere l'arresto del movimento delle dune mediante la piantagione di opportune specie vegetali che hanno la facoltà di fissare colle radici i grani di sabbia e impedire così il loro mutuo strisciare. Così nelle zone settentrionali dell'Africa, oltre le piante erbacee, è opportuno adottare a seconda delle zone il tamarisco o varie specie di pino, che già sul litorale francese atlantico diedero a questo effetto buoni risultati.

— *L'impiego del telefono nelle ferrovie.* — Nella scorsa estate l'ing. Johnson della « Pennsylvania Railroad » ha fatto un'interessante comunicazione all'Associazione degli Ispettori dei telefoni di St. Louis circa l'impiego del telefono per il servizio delle segnalazioni nelle ferrovie. La « Pennsylvania Railroad » già dal 1897 impiega il telefono a dirigere la circolazione dei treni,

Essa impiega attualmente 17.000 apparecchi telefonici e sembra che il numero degli inconvenienti per errata interpretazione sia minore per gli apparecchi telefonici che per quelli telegrafici.

Il rendimento medio delle linee telefoniche è molto superiore a quello delle telegrafiche e le prime sono molto meno delle seconde influenzate dalle perturbazioni elettriche atmosferiche.

Si adottarono tipi speciali per i posti telefonici esposti all'aperto mediante isolazione dei pezzi metallici. Le linee sono generalmente a conduttori sotterranei ed è opinione generale che l'adozione dei telefoni abbia portato alle Compagnie notevoli vantaggi economici per effetto dell'accelerato movimento dei treni che il sistema permette.

— *Frane nell'Appennino Bolognese e direttissima Bologna-Firenze.* — In seguito alle insistenti piogge si verificano nelle valli appenniniche del Savena e del Setta importanti frane e distacchi di terreno impressionanti. Sembra che fra i punti colpiti siano appunto quelli dove si sono iniziati i primi lavori per la direttissima Bologna-Firenze ed è a sperarsi che nello studio del tracciato della nuova linea si siano tenute particolarmente presenti le condizioni infide di questi terreni.

— *Ferrovie Calabro-Lucane.* — È stato approvato dal Governo il progetto esecutivo del tronco Pedace-S. Domenico della linea Cosenza-Cotrone presentato dalla Società delle Ferrovie Mediterranee concessionaria della rete Calabro-Lucana.

A dare un'idea delle notevoli difficoltà superate nello studio di queste linee, ricorderemo che sul breve percorso sopraccennato si incontrano gallerie di breve lunghezza ma numerosissime, importanti viadotti in muratura a parecchie luci, ponti, sottopassaggi, ecc. Su una lunghezza totale di percorso di km. 41,5 solo 19 chilometri sono in rettifilo e il rimanente è costituito da curve del raggio minimo di m. 100.

I tratti in orizzontale sommano a circa 11 km.; 12 km. hanno la pendenza del 25 0/00, 15 dal 25 al 35; il rimanente con pendenze dal 65 al 100 0/00 verrà costruito ad aderenza artificiale

— *Applicazione della trazione elettrica alla Ferrovia del Gottardo.* — A complemento delle notizie già pubblicate in un precedente numero della Rivista, stralciamo dalla relazione della Direzione Generale delle Federali Svizzere, alcuni dati interessanti.

La tensione adottata sarà di 7500 Volts. Le officine di alimentazione saranno le due di Amsteg e di Ritom, rispettivamente da 11000 e da 8000 cavalli.

Le automotrici progettate avranno uno sforzo di trazione superiore alle locomotive a vapore attualmente in uso.

La spesa di costruzione per l'elettrificazione è preventivata in circa 28 milioni di lire; l'esercizio annuo di circa 200.000 lire inferiore all'ammontare dell'attuale a vapore.

— *Concorso per apparecchio d'attacco delle tubazioni per freni e riscaldamento dei veicoli ferroviari.* — Il Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani indice un Concorso per la ricerca di un apparecchio per l'attacco delle tubazioni di comando dei freni e di riscaldamento, possibilmente automatico o anche a manovra diretta purchè ciò sia dall'esterno dei veicoli.

I premi stabiliti sono i seguenti:

L. 5000 e medaglia d'oro di S. M. il Re d'Italia per l'apparecchio automatico;

L. 3000 e medaglia d'oro del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, per l'apparecchio non automatico;

Altre medaglie d'oro, d'argento e di bronzo per gli apparecchi meritevoli di speciale considerazione.

Descrizioni, disegni e domanda a presentarsi non oltre il 30 settembre 1914 alla Presidenza della Commissione organizzatrice del Concorso, via Nirone n. 21, Milano.

— *Direttissima Milano-Genova.* — Nell'ultimo numero di gennaio del giornale dei LL. PP. e delle Strade Ferrate è apparsa una interessante rassegna delle principali questioni che si allacciano alla costruzione della direttissima Milano-Genova.

In questo scritto l'autore si ferma soprattutto a discutere gli inconvenienti principali che la linea costruita secondo il progetto di probabile esecuzione pre-

senterebbe. Primo fra questi, la lunghezza eccessiva della galleria di valico degli Appennini.

È noto difatti che il progetto approvato, per consentire alla linea una pendenza massima in galleria del 9 o/oo, ammette per il Tunnel la lunghezza di 19 km., mentre è dimostrato che colle locomotive potenti da qualche anno in uso, si possono rimorchiare i treni più pesanti sulle salite al 12 o/oo e le curve ristrette della Roma-Firenze alla velocità di 60 km. all'ora e mentre per la stessa direttissima Bologna-Firenze venne ammessa la pendenza del 12 o/oo.

È quindi perfettamente giustificata la proposta dell'ing. Ronco di aumentare la pendenza ammissibile a tale valore, dato che soprattutto in seguito alle accurate trivellazioni è lecito attendersi che il tracciato proposto incontrerà sul suo sviluppo rocce di difficile perforazione e per le quali forse sarà opportuno provvedere ad un'ulteriore deviazione e prolungamento del tracciato.

Altro inconveniente messo in luce nella precitata relazione è quello che si riferisce allo sbocco della nuova linea su Genova. Il progetto prevede che tale sbocco avverrà alla stazione di Brignole e l'autore tende a porre in luce i varî inconvenienti che si incontreranno con tale soluzione.

Anzitutto detta stazione è notevolmente lontana dal porto e soprattutto discosta dal quartiere commerciale di Genova e se si considera il notevole traffico di viaggiatori della Milano-Genova, tale inconveniente non può che essere assai grave, ma nemmeno per il servizio merci la stazione di Brignole risponderebbe al suo scopo; per allacciarla al porto e precisamente al parco ferroviario di Campasso che raccoglie tutto il materiale proveniente dalle calate, si renderebbe necessaria, data la notevole differenza di quota, una lunghissima rampa di raccordo che limiterebbe in parte per le merci i vantaggi offerti dalla direttissima.

È quindi a sperare che gli uffici tecnici ai quali è dovuto lo studio del progetto esecutivo, sapranno prendere in considerazione le difficoltà sopra prospettate, affinchè la nuova linea possa soddisfare le grandi aspettative che il pubblico ripone in essa.

— *Ferrovia transbalcanica.* — Lo sbocco della nuova linea attraverso i Balcani sarà, secondo informazioni attendibili, il porto di Antivari.

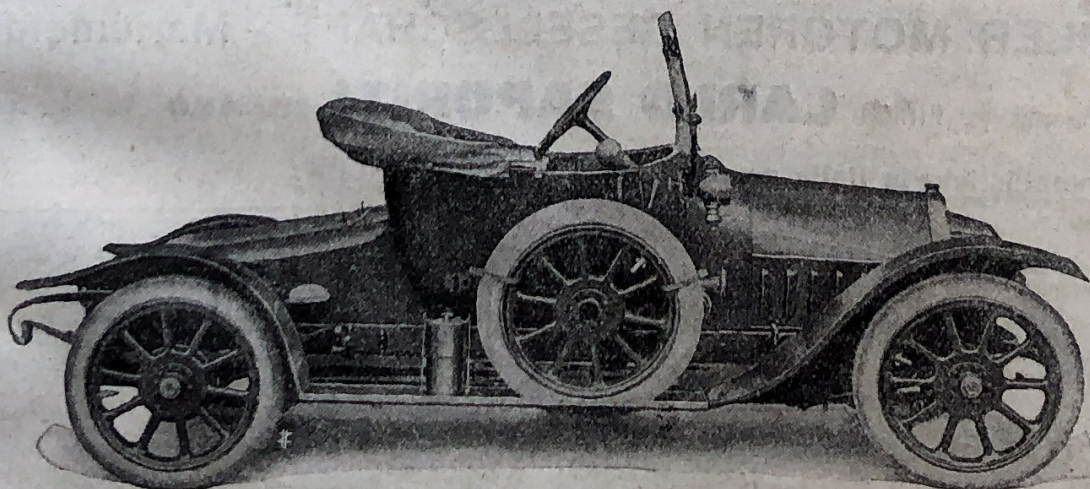
Ciò porterà probabilmente come naturale conseguenza l'ampliamento e la sistemazione degli impianti nei porti di Ancona e Bari, come pure il raddoppio di binario lungo la linea Bologna-Ancona-Bari.

— *Raccordo della rete ferroviaria greca con la ferrovia Orientale.* — Venne recentemente stipulata a Parigi una convenzione fra il Governo Greco e una Società francese di costruzioni per la costruzione del raccordo della linea Pireo-Atene-Larissa con la ferrovia Orientale Europa. Il raccordo, della lunghezza di un centinaio di chilometri, metterà in diretta comunicazione la Grecia e l'Europa Occidentale.

— *Ferrovia Eritrea.* — Dal bollettino di informazioni pubblicato dal Ministero delle Colonie, ricaviamo alcuni interessanti dati su questa ferrovia che, pur costruita molti anni or sono, rappresenta la soluzione di problemi tecnici di notevole difficoltà. Infatti essa a breve distanza da Massaua raggiunge la notevole quota di 2400 metri.

I risultati economici dell'esercizio 1912-1913 rappresentano un notevole incremento su quelli dell'anno precedente e tutto induce a sperare che la linea e il suo nuovo prolungamento per Asmara risponda alle speranze dei suoi ideatori. È lecito sperare che la nuova linea prolungata, come si progetta, fino a Cheren ed a Agordat rappresenterà un grande giovamento per la nostra colonia e consiglierà forse di accelerare il proseguimento della stessa fino a Giondar per riportare a Massaua il traffico dell'altipiano abissino, che gli inglesi tentano di richiamare al Sudan.

Geografia.

— *Il rimboschimento del Carso di Trieste.* — Uno degli esempi più tipici delle trasformazioni profonde che una regione può subire per opera dell'uomo è indubbiamente quello offerto da Carso tergestino che verso la metà del secolo passato era ancora nella sua

massima parte una landa deserta, e che ora appare rivestito da boschi di pini neri, quercie, frassini, carpini e faggi, così fitti che la selvaggina, un tempo quasi scomparsa, è divenuta copiosa, come prova la strage che in questi ultimi anni si è fatta di caprioli, lepri, starne, pernici e beccaccie. Il merito della trasformazione, per cui ora abbiamo coperti da bosco quasi 25 chilometri quadrati e coperti da pascolo quasi 28 chilometri quadrati su un'area totale di 72, spetta essenzialmente al Comitato per l'imboschimento del Carso che fu nominato nel 1857 dal Comune di Trieste, e che iniziò i suoi lavori sotto la direzione di Giuseppe Koller di Gorizia. E merita di essere rilevato un particolare: la spesa effettivamente esigua che l'opera richiese. Bastarono poco più di 600.000 corone (1 corona = L. 1,05), perchè nello spazio di 55 anni vaste aree improduttive fossero guadagnate alla coltivazione, perchè una regione, prima insalubre, vedesse sorgere numerose ville, e si potesse pensare seriamente a dare in essa un notevole sviluppo all'allevamento del bestiame. Il Governo ha contribuito, approssimativamente, alla metà della spesa; e la Dieta ha il merito di aver votato, nel 1881, una legge che ha regolato definitivamente tutta la materia relativa alle difficoltà giuridiche che avevano reso in gran parte vani i tentativi precedenti. La legge del 1881 ha avuto quindi effetti assai più sicuri delle disposizioni emanate nel 1732 dall'Imperatore Carlo VI per la tutela dei boschi; fra esse va ricordata quella relativa al permesso di contrarre matrimonio accordato al contadino che potesse dimostrare di aver piantato almeno sei quercie che avessero attecchito.

— *Il primo atlante italiano.* — Il più antico atlante italiano, ossia la più antica raccolta metodica completa di carte delle regioni italiane, diversa quindi dalle precedenti raccolte di carte tolemaiche, è «l'Italia» di G. A. Magini, opera postuma, che venne alla luce nel 1620, per le cure del figlio Fabio. L'«Atlante d'Italia» del Magini ha un valore superiore a quello che fino a quest' ultimi tempi gli è stato generalmente riconosciuto, poichè esso è, in parte, originale, ed è, ad ogni modo, il risultato di un lavoro critico. Da alcune lettere della fine del Cinquecento appare come il Magini mantenesse un'attiva corrispondenza cogli studiosi del tempo allo scopo di procurarsi i materiali necessari.

Ed ora, dalle ricerche di Roberto Almagià, professore di geografia all'Università di Padova, il quale studia espressamente le prime carte stampate, non tolemaiche, delle varie regioni italiane, ossia le prime carte moderne d'Italia, appare che il Magini aveva compilato effettivamente una descrizione d'Italia destinata a servire di commento all'Atlante.

— *La missione della Ito nel Benguela.* — Il nome «Ito» risulta, notoriamente, formato dalle iniziali della «Jewish Territorial Organization», ossia della Società che si propone di studiare quali territorî si presentino più idonei ad accogliere una colonia ebraica, e che, più precisamente, ricerca un territorio in cui possano vivere, autonomi, quegli israeliti che non trovino favorevoli le condizioni dei paesi in cui essi presentemente vivono. Poco prima dell'occupazione italiana, la «Ito» mandò in Cirenaica una missione, a cui dobbiamo una descrizione pregevole di quella terra. Le conclusioni della missione furono sfavorevoli alla proposta di fondare una colonia ebraica in Cirenaica, e ciò per ragioni estranee alla produttività del suolo, o meglio alla potenzialità di produzione agraria che la «Ito» ebbe occasione di mettere in rilievo.

La nuova missione inviata nella colonia portoghese di Angola, a sud del Congo belga, ha presentato ora una relazione favorevole alla fondazione di una colonia ebraica sull'altipiano di Benguela, nella parte centrale dell'Africa Occidentale Portoghese, a cui si conserva la denominazione di Angola.

— *La carta dell'Albania al 200.000.* — L'Istituto geografico militare di Vienna ha pubblicato gli otto fogli della Carta generale dell'Europa centrale relativi all'Albania: in essi noi troviamo già segnato il confine del nuovo Stato.

Le caratteristiche della **CLÉMENT BAYARD nel 1914** ed i suoi Nuovi Modelli

Forza nominale	8 HP	9 HP	10 HP	12 HP	14 HP	18 HP	30 HP
Alesaggio e corsa	60/120	60/120	65/120	70/130	80/130	90/140	110/180
Numero dei cilindri	4	4	4	4	4	4	4
Carrozzeria	$1^m80 \times 0^m70$	$2^m \times 0^m70$	$2^m \times 0^m70$	$2^m30 \times 0^m70$	$2^m45 \times 0^m80$	$2^m70 \times 0^m36$	$2^m65 \times 0^m76$
Pneumatici	700×75	700×85	750×85	760×90	810×90	815×105	880×120
Ruote	metalliche raggi tangenti	metalliche raggi tangenti	metalliche raggi tangenti	Sankey	Sankey	legno	amovibili
Prezzi all'officina	**4700 F.**	**5300 F.**	**5900 F.**	**7200 F**	**8500 F.**	**8800 F.**	**16000 F.**
Per porto e dogana aumento **L. 675**	Torpedo carrozzata 2 posti	Torpedo carrozzata 2 posti	Torpedo 4 posti	Torpedo 4 posti	Torpedo 4 posti	Châssis	Châssis

Prenotarsi per il nuovo modello **Vetturetta 7 HP Clément**, 4 cilindri, 55×100, carrozzata torpedo 2 posti, capote e para-brise — franco Parigi Frs. **3700**.

Per cataloghi, schiarimenti ecc. rivolgersi al concessionario Rappresentante **FAUSTO MARI** - **Via Quartieri, 1 - Ferrara.**

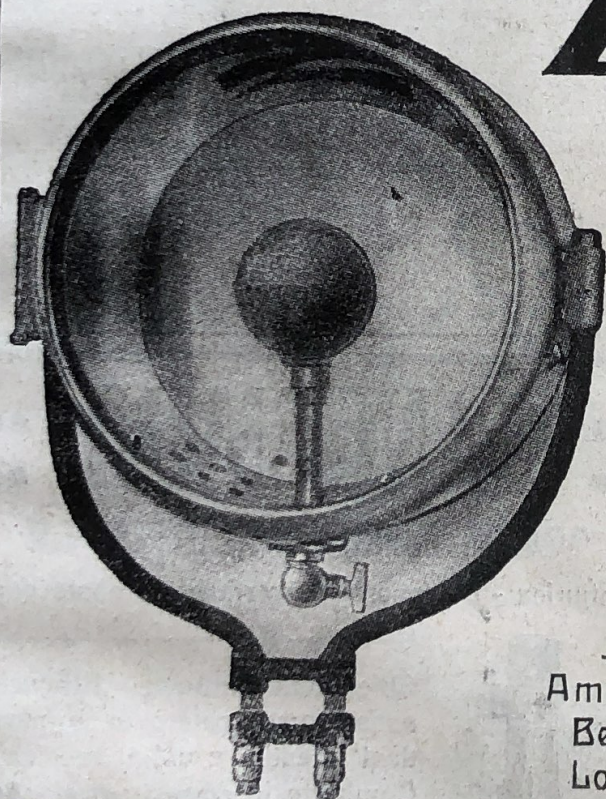
FARI ZEISS

per Automobili

con specchio ausiliare girevole

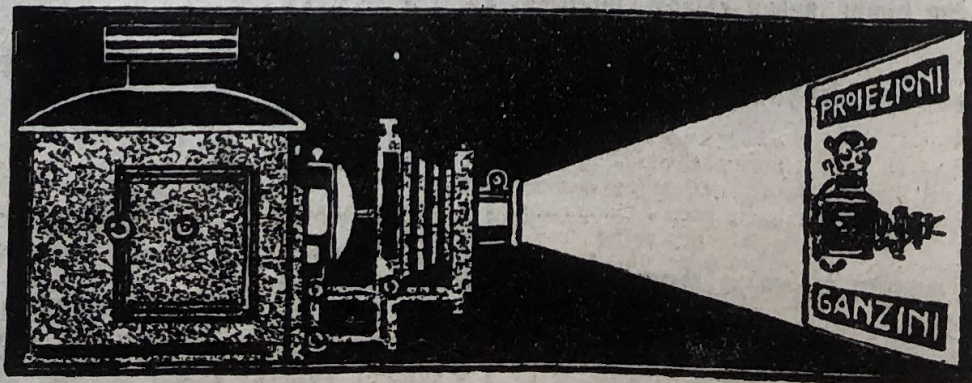
a Gas o a Luce elettrica

MASSIMA LUMINOSITÀ
estensione ed espansione
della Luce

Prospetto "Ts 362„ gratis

Jena
Amburgo
Berlino
Londra

CARL ZEISS
MILANO
Piazza del Duomo, 19

Parigi
Pietroburgo
Tokio
Vienna

Apparecchi ed **Accessori** per **proiezioni luminose.**

Catalogo
Guida 51 e Supplemento A al suddetto
Franchi
contro l'invio di Lire 0,50 rimborsab. al 1.° acquisto.

DITTA M. GANZINI - MILANO-NIGUARDA

— *Nuove spedizioni antartiche.* — Ernesto Shackleton partirà fra alcuni mesi alla testa di una nuova spedizione antartica, che si propone di eseguire ricerche sulle Ande antartiche, che sono supposte estendersi fra la Terra di Graham, o meglio fra la Terra di Alessandro I (a sud dell'Arcipelago della Terra del Fuoco) e il polo, e misure gravimetriche e magnetiche, oltrechè osservazioni biologiche e meteorologiche nel quadrante di Weddel e in quello di Ross. Raggiunto il polo, egli ripeterà, approssimativamente, il cammino già percorso dallo Scott, e in parte da lui stesso nel 1909, o passerà alquanto più ad oriente della strada percorsa da Amundsen nel 1911. È probabile che la missione possa ottenere importanti risultati, particolarmente geologici, durante la grande traversata transantartica, che avrà un percorso di 2700 Km., e richiederà cinque mesi di marcia.

A questa parteciperanno 6 uomini, con 2 slitte automobili (con motori di aeroplano), 120 cani, e un aeroplano; nel frattempo verranno eseguite osservazioni scientifiche dall'equipaggio (che sarà probabilmente composto da ufficiali e marinai della marina inglese) delle due navi, nel mare di Weddel e in quello di Ross. Intanto si annuncia come quasi certa una spedizione svedese, la quale nell'autunno del 1915 fonderebbe una stazione scientifica nella Terra di Graham: i membri della spedizione, che eseguirà osservazioni per la durata di cinque anni, saranno dieci.

— *Per il decano dei geografi italiani.* Un Comitato, di cui fanno parte tutti i professori di geografia delle Università del Regno, ha offerto, il 19 marzo, al senatore Giuseppe Dalla Vedova il volume che contiene tutti i suoi principali scritti geografici, alcuni dei quali erano difficilmente reperibili. Il Dalla Vedova, che fu segretario e poi Presidente della Società Geografica Italiana, ha difeso validamente in molte occasioni il diritto che la geografia ha nell'insegnamento medio e superiore.

Strade.

— *Produzione italiana di asfalto e bitume.* — Sono assai interessanti alcuni dati statistici sulla produzione dei materiali bituminosi delle miniere dell'Abruzzo e della Sicilia nel 1912, pubblicati a cura del Corpo Reale delle miniere.

Le cave abruzzesi in tale anno produssero 46.000 tonnellate di calcare bituminoso e cioè circa 10.000 meno che durante l'anno 1911.

Le cave della Sicilia produssero invece 135.000 tonnellate con un aumento di circa 2000 tonn. sulla produzione dell'anno precedente. Il valore della produzione italiana fu di circa 3 milioni di lire.

La minore produzione delle cave abruzzesi è dovuta essenzialmente non già alla loro scemata produttività, ma al maggior tenore della roccia asfaltica in bitume. Nonostante la cresciuta esportazione dalla Sicilia, lo stock di materiale asfaltico disponibile aumentò a 70.000 tonnellate.

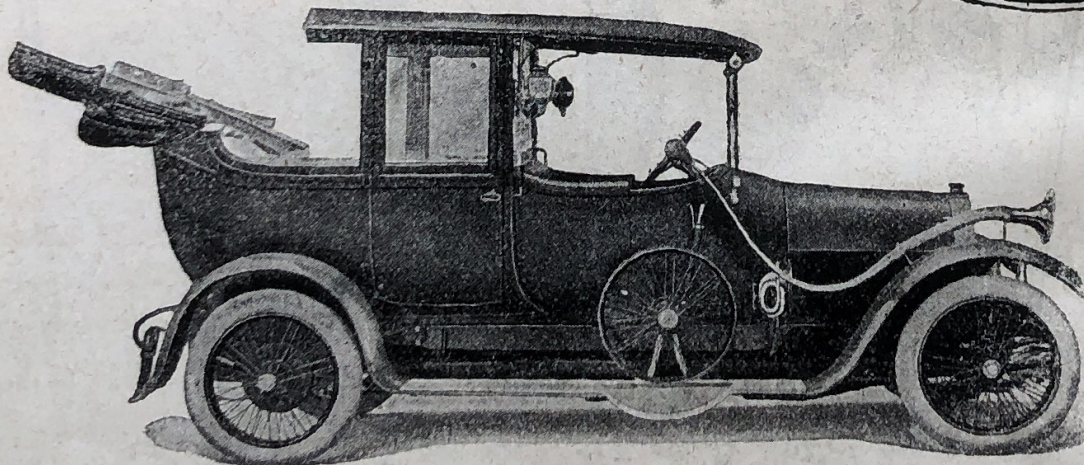
Una parte della produzione venne spedita all'estero allo stato greggio, l'altra fu trattata dagli stabilimenti locali, polverizzata o venduta allo stato di mattonelle compresse.

La quantità di calcari bituminosi esportata nel 1912 risulta di circa tonnellate 138.000.

— *Tassa di utenza stradale a favore delle Provincie.* — È noto come la Provincia di Ferrara, preoccupata dalle notevoli degradazioni delle sue massicciate stradali, dovute all'intenso carreggio in alcune zone industriali della plaga, sostenesse, anche agli ultimi Convegni Nazionali della Strada, l'opportunità di istituire una tassa di utenza stradale a favore delle Amministrazioni Provinciali.

Recentemente il Consiglio Provinciale di Ferrara ha votato all'unanimità:

1) di invocare dal Governo la sovraimposizione a favore delle Provincie, sulla tassa di fabbricazione dello zucchero, di una percentuale di almeno 2 centesimi per ogni lira di tassa erariale;

2) di far voto perchè nel provvedimento sia tenuto conto della necessità che anche ai Comuni spetti una partecipazione al gettito della tassa a rifusione della spesa manutentiva da essi sostenuta per effetto dello svolgersi della industria saccarifera;

3) di far appello alla solidarietà di tutte le Amministrazioni Provinciali nel cui territorio si hanno stabilimenti saccariferi perchè l'invocata riforma venga adottata dal Governo.

— *Costituzione di una Società Italiana per la manutenzione stradale moderna.* — Sono note le recenti dichiarazioni dell'ex Ministro dei Lavori Pubblici On. Sacchi, circa il proposito del Governo di stanziare i fondi necessari per assicurare al paese una perfetta viabilità.

Come è noto sono in corso di studio progetti per la costruzione di 900 km. di nuove strade e sono allo studio concessioni per 700 km. di servizi automobilistici.

In previsione dell'entità di tali lavori sembra probabile che a Milano si costituisca una società nazionale per la manutenzione moderna delle strade e sembra che nella combinazione possa entrare una Casa inglese fornitrice di compressori stradali leggeri.

Strade cattive.

— Trovasi in pessime condizioni la strada Prato-Montepiano.

— *Cattive condizioni delle strade provinciali in Sicilia.* — I giornali dell'isola sono in questi ultimi tempi pieni di note di rimostranza circa le pessime condizioni di manutenzione di alcune strade. « L'Ora » di Palermo si preoccupa dello stato miserando delle strade di Capo d'Orlando, del decadimento della manutenzione stradale, una volta ottima, in provincia di Siracusa, della impraticabilità dello Stradale Palermo-Bagheria.

Tramvie.

— Il 19 gennaio venne aperta al pubblico esercizio la nuova linea a trazione elettrica che congiunge gli abitati di S. Giovanni Valdarno, Montevarchi, Terranuova-Bracciolini-Levane con un percorso di 15 km.

È stata inaugurata la linea tramviaria Susegana-Pieve di Soligo.

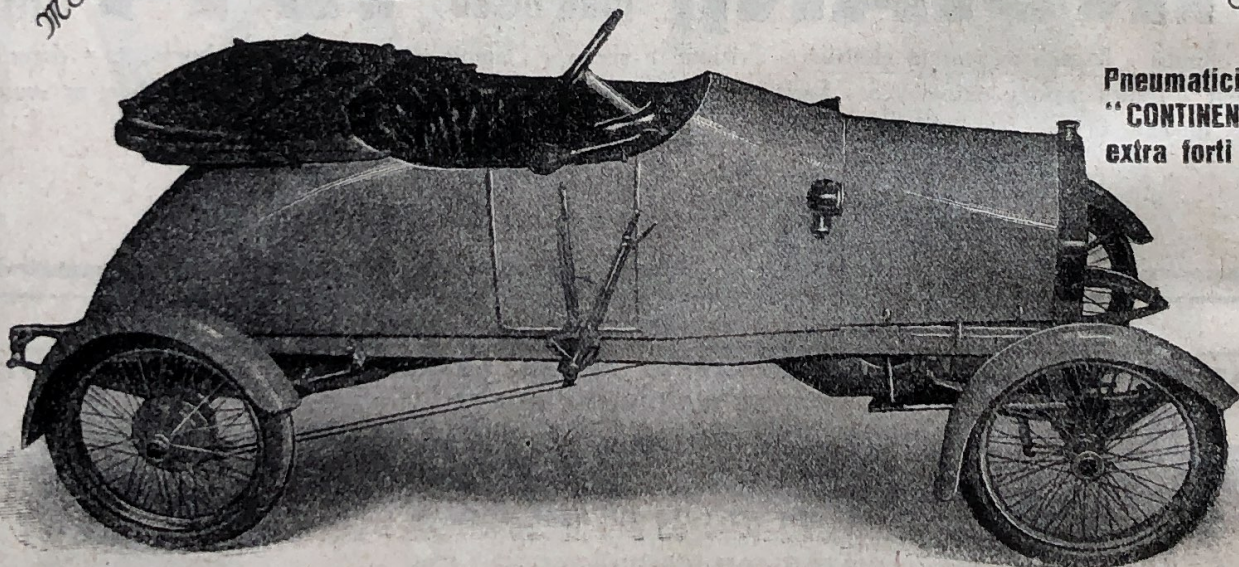
Varia.

— *Nuovo colossale impianto idroelettrico nell'Alta Italia.* — Si annuncia che la Società « Motor » di Baden ha avanzata al Governo la domanda di concessione per l'utilizzazione delle acque del Piave derivate presso Ponte nelle Alpi, immesse poi nel Lago di S. Croce, che verrebbe alzato di livello in modo da triplicarne l'estensione e portate poi nell'antico letto mediante uno o due grandi salti capaci di sviluppare 165.000 cavalli di potenza. Questa ingente somma di energia verrebbe in modo speciale destinata ad elettrificare molte linee ferroviarie dell'Alta Italia (v. *Rivista* del 1913).

COMUNICATI UFFICIALI.

ESPOSIZIONE DI LIPSIA. — Si stabilisce in modo definitivo l'intervento del Touring all'Esposizione internazionale del Libro in Lipsia; per questo si è raggiunto l'accordo col Comitato per la partecipazione ufficiale italiana, col contributo fisso di L. 1850, nella qual somma sono comprese tutte le operazioni da compiersi per parte del Comitato, dalla presa alla riconsegna in Milano della merce che dovrà venir esposta.

COMITATO CENTRALE V. C. A. — Si riconfermano nella carica di Membri del Comitato Centrale V. C. A., in rappresentanza del Touring, i sigg. Generale Chiarla, comm. Bonardi. comm. Zaffaroni e magg. Tarditi, che sono stati sorteggiati a norma dello Statuto del Corpo.

Si nomina l'avv. Coppini in sostituzione del compianto Senatore Vigoni, quale rappresentante del T. C. I. nel Sottocomitato Nazionale V. C. A. di Milano.

DITTA A. PALMIRANI - BOLOGNA Via Riva di Reno, 19
(Dirimpetto all'Ospedale Maggiore)

Fabbrica di Side-Cars per Motociclette
(Catalogo F)

Carrozzine per Bambini
(Catalogo A)

Carrozze meccaniche per infermi
(Catalogo C)

Domandate Cataloghi distinti alla lettera.

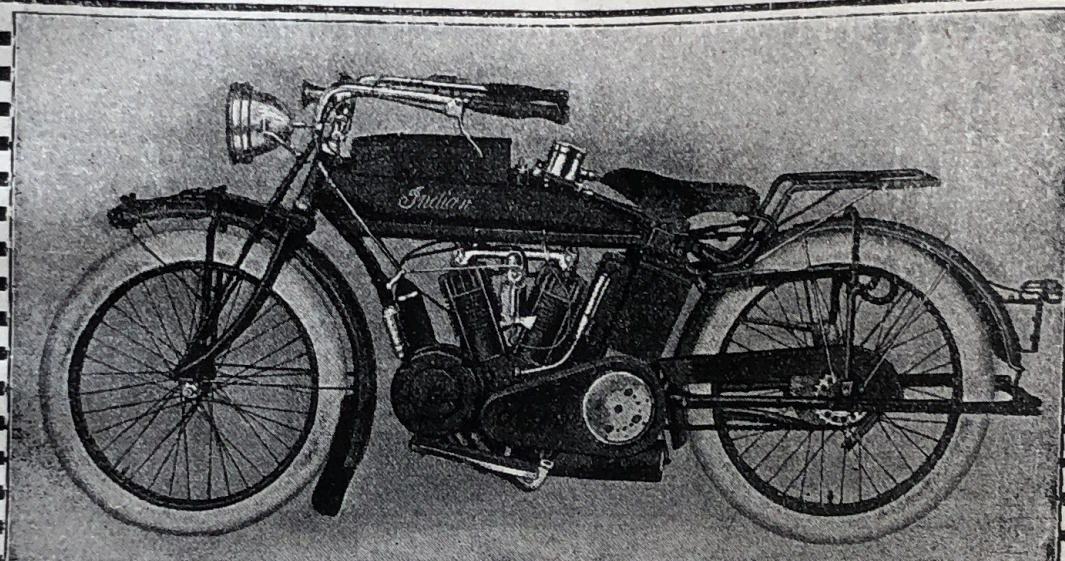
PODOL

Tubetto da centesimi 30

SI VENDE OVUNQUE

Per Posta:
2 Tubetti centesimi 80

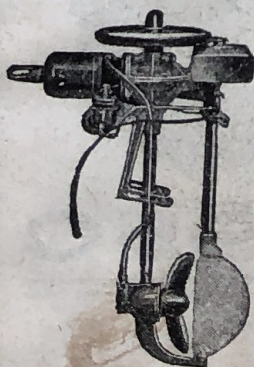
Impareggiabile callifugo. Estirpa radicalmente
calli, duroni, occhi pollini.
Facile applicazione
RAPIDO EFFETTO

PREMIATA FARMACIA SAVONA
MILANO
Via Stendhal, 32
TELEFONO 11 3-88

"INDIAN" Modello di gran lusso 1914 7-9 HP

due cilindri - Messa in marcia elettrica - Frizione a secco - Cambio di velocità - Carburatore a doppio gigleur - Lubrificazione automatica - Fanali e tromba elettrici - Spidometro - Carica automatica accumulatori durante la marcia.

Chiedere listini e prezzi all'Agente Generale per l'Italia

MILZIADE RAGNINI - Via XXVII Aprile, 16 - FIRENZE

MACCHINE E PEZZI DI RICAMBIO SEMPRE A DISPOSIZIONE

BATTELLI **FORNITURE PER MARINA** **MOTORI**

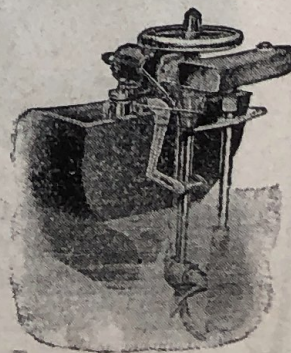
MOTORE WATERMAN PORTO
Il vero Motore portatile. Trasforma il vostro battello in un battello a propulsione meccanica. Tipo staccabile, apprezzato 2 1/2 3 HP (alesaggio 70 m/m, corsa 75 m/m). Completo con direzione e propulsione, smontabile e montabile in 3 min ti.

MOTORI WATERMAN PER MARINA
(tipo interno) si fabbricano nei tipi da 2 a 24 HP.
WATERMAN MARINE MOTOR Co.

HARANGER & C., venditori — 93 Champs Elysée - Parigi

Il sistema **NIAGARA** vi mette in grado di costruire il vostro battello.
NIAGARA MOTOR BOAT Co.

FORNITURE MORSS qualunque oggetto ed accessorio per battello.
Catalogo di 550 pagine, il più completo di referenze marittime pubblicato sinora.
A. S. MORSS Co.

Catalogo e schiarimenti a richiesta

J. E. SITTERLEY, esclusivo venditore per l'Estero 47 Broadway, Suite 9 - New York City, S. U. A.

R. COMMISSIONE PER LA NAVIGAZIONE AEREA. — Il Segretario Generale riferisce circa i risultati della prima seduta tenutasi in Roma dalla R. Commissione per la Navigazione Aerea, sotto la Presidenza del Senatore Celoria. Nella Commissione sono rappresentati tutti i Ministeri interessati, oltre al Touring, la Lega Aerea e l'Aero Club d'Italia. Nella prima seduta è stato determinato l'ambito dei lavori della Commissione, che anzitutto ha deliberato di non passare allo studio di un progetto di legge sulla navigazione aerea, proposto dall'Aero Club d'Italia. Sono state nominate sette Sottocommissioni, che dovranno presentare i loro lavori vertenti sui varî rami tecnici, scientifici e prettamente giuridici della legislazione che dovrà regolare la nostra Aereonavigazione

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE D'ARTE DI VENEZIA. — Si prende atto dell'avvenuta concessione ufficiale della riduzione del 50 % sul prezzo d'ingresso all'Esposizione Internazionale d'Arte di Venezia, a tutti i Soci del T., esclusi quelli residenti a Venezia, i quali possono godere di numerose facilitazioni locali.

ANNUARIO GENERALE. — Per quel che riguarda la nuova edizione dell'Annuario Generale, si approva di adottare nella parte che riguarda l'indicazione delle località, la stessa divisione geografica adottata nell'elenco dei Soci nella Rivista.

FONDAZIONE DELL'AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA. — Si ha comunicazione di una circolare e di una lettera accompagnatoria con cui l'Automobile Club di Sicilia annunzia la sua fondazione con la costituzione di una speciale Commissione turistica e l'organizzazione di un'Esposizione dell'automobile da tenersi nel Politeama Garibaldi di Palermo, alla quale si invita il Touring offrendogli gratuitamente un palco di prima fila per la propria Mostra. Si considerano tutte le ragioni precedenti che si possono ritenere come le fonti della costituzione dell'odierno Automobile Club di Sicilia e si esamina in modo particolare la parte del programma della Commissione Turistica, che trova rispondenza in quello generale del nostro Sodalizio.

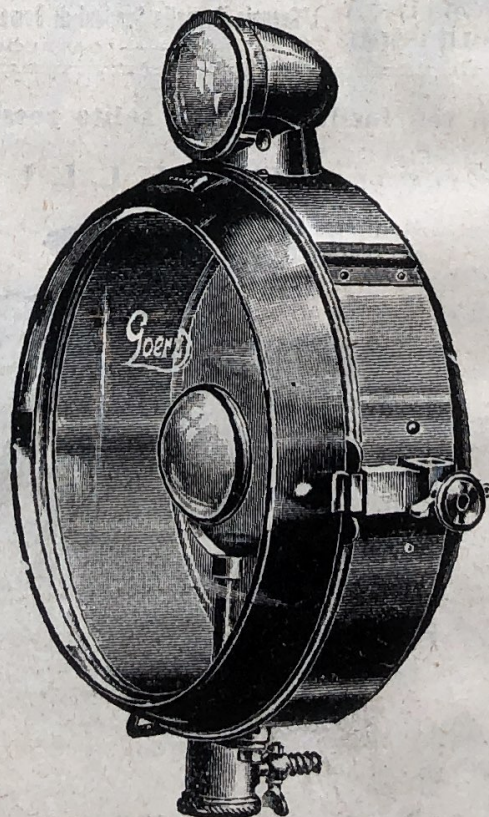
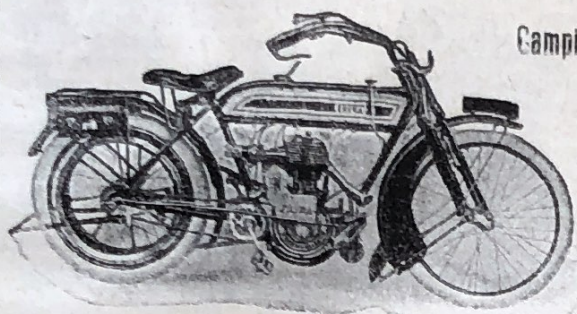
Fra le altre iniziative comuni, come affiliamenti, segnalazioni, pubblicazioni stradali, itinerarie, ecc., vi è anche la nomina di Consoli, a proposito della quale si delibera di fare pratiche perchè i Rappresentanti dell'Automobile Club di Sicilia abbiano ad avere una denominazione differente da quella portata dai rappresentanti del Touring.

Si manda a fare una comunicazione alla Presidenza dell'Automobile Club per manifestare il compiacimento per la sua costituzione e la fiducia che la sua attività locale possa felicemente esplicarsi in collaborazione col nostro Sodalizio, agevolandone l'azione generale.

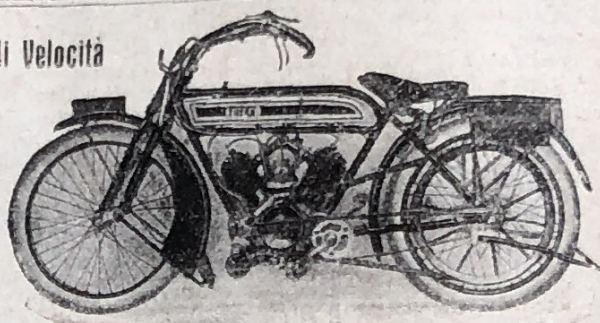
Si declina l'offerta del palco all'Esposizione, dato il poco tempo per la preparazione e la coincidenza di questo con altri impegni del genere.

NUOVE NOMINE.

Consoli.

Arezzo	Fatini prof. Giuseppe
Bagnacavallo	Tallandini co: avv. Francesco
Catignano	Odorisio dott. Pasquale
Certaldo	Turchini Turchino
Cogno	Olcese Vittorino
Colorno	Bilzi Gerolamo
Firenzuola	Martini Emilio
Foggia	C. C. Gentile co: Alfonso.
	Irace rag. Carlo
	Mandara Paolo
Gazzo	Celli Pier Vittorio
Isola Liri Superiore	Romano rag. Achille
Jolanda di Savoia	Ortalda Enrico
Levate	Borleri dott. Andrea
Linguaglossa	Reganati avv. Rosario
Montiglio	Giudice Guglielmo

Moto "FRERA" Modelli 1914

Campionato Italiano di Velocità

Campionato su Pista

ed altri principali RECORDS

Moto "FRERA"
- *4 HP* - *di Grande Turismo*, con Débrayage e Cambio 3 velocità al Mozzo *"Sturmey e Archer"*. Completa d'accessori

□□□

Modello indicatissimo per **Side-Cars**

Velocità da passo d'uomo a 65 Km. all'ora

□□□

Carrozzelle Rimorchio

IN VIMINI ED IN LAMIERA

SOLIDISSIME

L'Egregia Famiglia Spadoni di Roma (Via Napoleone III, 89) su MOTO "FRERA" con Side-car

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Moto "FRERA"
- *6 HP* - *di Grande Turismo, 2 cilindri*, con Débrayage e Cambio 3 velocità al Mozzo *"Sturmey e Archer"*.

□□□

Modello indicatissimo per **Side-Cars**

Velocità massima Km. 100 all'ora

□□□

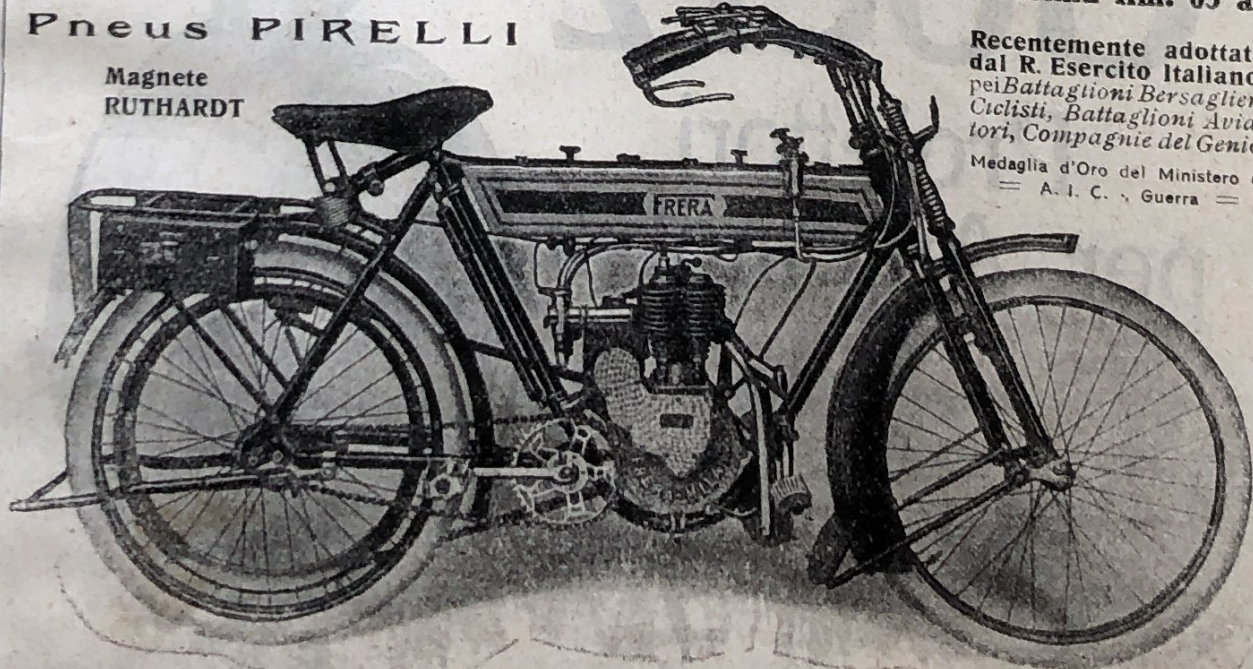
Carrozzelle Rimorchio

da Lire **275**
a » **525**

Supera con facilità tutte le salite possibili alle Moto — **Velocità massima Km. 65 all'ora**

Le massime Onorificenze a tutte le Esposizioni

Pneus PIRELLI

Magnete RUTHARDT

Recentemente adottata dal R. Esercito Italiano, pei *Battaglioni Bersaglieri Ciclisti, Battaglioni Aviatori, Compagnie del Genio.*

Medaglia d'Oro del Ministero di A. I. C. - Guerra

DIFFUSE IN TUTTO IL MONDO

Motoleggera "FRERA" $2^1/_4$ HP *di lusso*, con motore verticale, a valvole comandate

(A richiesta si fornisce con Débravage a frizione alla puleggia)

Osio Sotto . . . . Molinero Cesare
Piacenza . . . . C. M. Falcucci, ten. col. Angelo, 4° Genio.
Portotorres . . . . Bontà Gilly Andrea
Roccaraso . . . . Di Tullio dott. Filomeno
Stradella . . . . Montemartini dott. Vittorio
Tropea . . . . C. M. Fazzari Serrao nob. Gregorio, 20° Fanteria
Verona . . . . Marastoni Cesare
Vilminore . . . . Gabrielli avv. Giacomo

Medici.

Bannio . . . . Amerio dott. Andrea
Bova Marina . . . . Bucarelli dott. Filippo
Breganze . . . . Morgante dott. Ettore
Calvi . . . . Traversa dott. Vincenzo
Cavarzere . . . . Narizzano dott. Francesco.
Grosseto . . . . Salvestroni dott. Guido
Macchia Valfortore . . . . . Cerulli dott. Michele
Montescudo . . . . Dell'Amore dott. Evaristo Davide
Nuvolento . . . . Bilotta dott. Giovanni
Pianella . . . . D'Amario dott. Norberto
Pieve Albignola . . . . Boschi dott. Ottavio
Ponzone d'Asti . . . . Scovazzi dott. Silvio
S. Daniele Friuli . . . . . . Luzardo dott. cav. Augusto.

Soci benemeriti. (1)

Asmara, Riccardi Enrico — Bari, Baratelli rag. Pietro — Buenos Aires, Costa Barbè Attilio — Catignano, Odorisio dott. Pasquale — Cussabat, Covotti cap. Michele — Falciano di Carinola, Baldi Gino — Firenze, Bogani Giuseppe, Sanguinetti Guido — Genova, Fumasi Curzio, Scarpis Guido — Livorno, Giachetti avv. Guido — Milano, Gallia Roberto — Napoli, De Nicola ing. Gaetana — New York, Giara ing. Tullio — Palermo, Cignozzi ing. Guglielmo — Reggio Calabria, Vazzana Paolo — Roma, Polverisi Giulio — Santos, Angerami Crescenzio — Spoleto, Subbioni Umberto — Susegana, Allegranzi Ferruccio — Tobruk, Bottero cap. Foscolo — Tripoli, Chianese Edgardo, Somma ten. Umberto — Vicenza, De Simone avv. Pietro — Vò Euganeo, Speranzin Silvio — Voghera, Casella Guglielmo.

Premiati con Medaglia d'Oro.

Caselle Torinese, Bona Osvaldo — Torino, Zanghieri cap. Giovanni.

Soci quinquennali.

Albaredo, Caliari G. B. — Arena Po, Prati not. Uberto — Arona, Guffanti Mario — Avellino, Giancola cav. ing. Francesco — Bari, Riggio cav. Francesco — Barrea, Di Loreto avv. Gustavo — Bellagio, Barindelli Francesco — Benevento, Quercia dott. Angelo — Bergamo, Novack Riccardo — Bologna, Pasi dott. Paolo — Bonavigo, Canton Alessandro — Brescia, Alessi Pietro, Bazoli avv. Luigi — Budapest, Chrambach comm. ing. Fritz — Buenos Aires, Antola Giuseppe Marcello, Demergatto Francesco — Cafasse, Remmert Carlo — Campobasso, Ruherto Antonio — Casamarca, Rossi Benedetto — Catania, Cappuccini Domenico, Gravina Paternò cav. Francesco — Cavatirreni, Naste Pagliara Lucia — Caxias, De Marchi dott. Benvenuto — Como, Catena Giuseppe — Correggio, Sinigaglia ing. Isaia — Coseros, Molinari Alessandro — Ferrara, Venezian Vitale — Fucecchio, Soldaini Lenzi Amedeo — Genova, Aprile Nicolò, Emanuel Vittorio — Intra, Pecora Aldo — Isola Liri, Mazzetti Beniamino — Madonna di Tirano, Merizzi Virgilio — Mannheim, Reiss Anna — Marostica, Girardi Giuseppe — Marsa Susa, Fortini Rinaldo — Massa Marittima, Conedera ing. cav. Raimondo — Massaua, Gargioni Aquilino — Milano, Bi-

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento.* Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia d'oro.*

ganzoli Cesare, Biraghi Pompeo, Livraghi Giuliano, Marzoli Carlo, Prandoni ing. Emilio, Preti Angelo, Puricelli Paolo, Rolandi Luigi, Torre rag. Giuseppe — Modena, Pecif Antonio — Montagnana, Valeri Carlo — Monselice, Bovo Giovanni — Mortara, Bertolotti Luigi — Napoli, Fondineschi Luigi — New York, Ondin Lucien — Olginate, Amigoni Guglielmo — Padova, Stiansi dott. Umberto — Palermo, Salinas comm. Antonio — Pavia, Clericetti magg. cav. Giovanni, Perugia, Castelli ing. prof. Mario, Majoni dott. Giulio — Piazza Armerina, Gaudio Antonio — Roma, Sabbatini Giunio, Tirelli Ercole Arnaldo — Rosario Santa Fè, Borgato Edoardo — Salonicco, Misrachi Giorgio — Santiago, Casabianca Emilio — S. Juan, Galli Umberto — Saronno, Viganotti Mario — Sesto Fiorentino, De Pazzi Morelli Piero — Somaglia, Massimini cav. Luigi — Somma Lombarda, Scolari Antonio — Sondrio, Rusconi Emilio — Spezia, Berti Roberto — Termini Imerese, Lo Faso bar. Domenico — Terra d'Otranto, Villari Matteo — Torino, De Bernardi Etelredo, De Virj co: Eugenio, Falco avv. Cesare, Ramella dell'Erra Giampietro, Visetti dott. Virgilio — Trieste, De Rin ing. Paride, Gortan Carlo — Valdagno, Zanuso Camillo — Varese, Gianolio Emon — Venezia, Acerbi Giuseppe, Concaro Angelo — Vienna, Scotti Luigi.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono domanda d'ammissione dal 1° al 28 Febbraio 1914.

SOCI VITALIZI (1)

AACHEN, Bozzalla Carlo — AGUA BRANCA, Ranzini Milton — ALBA, Molineris Attilio, Molineris Mario — ALESSANDRIA, Oddone Achille — ANGERA, Baranzini Arturo — ANTIVARI, Benzoni Antonio —

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel regno, e nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

ASMARA, Borsari ing. Gildo — BERGAMO, Camozzi Vertova co: Gian Battista, Fuzier ing. cav. Roberto BOLOGNA, Boeris Giovanni, Rappini ing. Ferruccio — BORGOMANERO, Primatesta rag. G. B. — BOVA MARINA, Bucarelli dott. Filippo — BUENOS AIRES, Costa Barbè Attilio, Lanata F. Ignazio, Sessarego Pasquale, Spinetto Domenico, Tixi Angelo — CAGLIARI, Manca ing. Carlo — CATANIA, Scammacca Vincenzo — CAVRIAGO, Monticelli G. B. — COMO, Andina cav. avv. Alberto, Bianchi Fettucci Francesco, Nessi dott. Adolfo — CREMONA, Zuccoli cav. Ercole — FIRENZE, Gasperi Campani ing. Eugenio, Pinto Emanuele, Vivarelli Colonna Francesco — GALLARATE, Pozzoli Emilio — GARDONE VAL TROMPIA, Beretta cav. Pietro — GENOVA, Cafiero cap. Antonio, Cataldi bar. Carlo, Oliva Giuseppe Emilio, Romani Enrico — GUASTALLA, Ferrari ing. Mario — LECCE, Zaccaria Francesco — MANTOVA, Mantovani comm. avv. Oreste — MARTINENGO, Calvi nob. Giuseppe — MILANO, Armelao Severino, Consonni avv. Ferdinando, Francioli cap. Michele, Gramatica Eugenio, Gussi rag. Arnaldo, Maffioli Darwin, Miozzi Sigismondo, Nigherzoli prof. Vittorio, Pasini Erasmo, Penna cav. Enrico, Sala Salvatore, Torriani Emilio, Vergeat Luigi, Vigorelli Giuseppe — MIRA, Moretti cav. ing. Giuseppe — MODENA, Bertolani ing. Renzo — MONZA, Mandelli dott. Luigi — NAPOLI, Bevilacqua Enea, Covatta dott. Luigi — NOVARA, Faà Carlo, Marella Denegris Francesco — PADOVA, Barbaran Capra co: Alessandro — PARIS, Calmette Gaston — PARMA, Giuffredi Umberto — PAVIA, Dacò Carlo — PIOSSASCO, Olivero Camillo — RANICA, Beretta Gerolamo — ROMA, Dusnasi cap. Antonio — S. MARCO IN LAMIS, Banca Cooperativa — S. PAULO, Pinotti Gamba Giovanni — S. SALVATORE DI SUSEGANA, Traun Collalto contessa Gabriella — SANTA FE', Pellegrino Vittorio — SANTOS, Neri Carmine, Sammartino Giuseppe, Zucchi rag. Giuseppe — SARZANA, Boni Vincenzo — TORINO, Ambrosetti Pierino, Cavalli march. Vincenzo, Fiorio Alfredo, Gallo cav. Edoardo, Moretto dott. Pietro, Negri Giacomo, Pistono cav. uff. Giulio, Prever Andrea — TREVISO, Mery Saccardo Donna Yda — TRIESTE, Reich Bruno — UDINE, Giacomelli dott. Guido — VENEZIA, Giudica Francesco, Tanner Vitale — VERCELLI, Tournon co: ing. Adriano — VERONA, De Toni Ugo, Pedrini cap. Gino — VILLA ABERASTAIN, Mo Ferdinando.

SOCI ANNUALI (1)

Soci inscritti dal 1° al 28 Febbraio 1914

ALESSANDRIA. — Baino cap. Battista Luigi, Beggiato Luigi, Bezzi Pietro, Finzi Dante J., FRANCO MARIA, Gasca prof. Luigi, Mornese Giovanni, Negri Augusto, Vacotti Pietro.
Acqui. — Carozzi Giuseppe, Morielli Guido, Timossi Luciano.
Agliano d'Asti. — Gonella Luigi.
Asti. — Albini cav. avv. Vittorio, Cabella dott. Ugo, R. Scuola Tecnica, Zingari Paolo.
Bruno. — Oliveri don Giuseppe.
Brusaschetto. — Palazzolo Federico.

(1) *Art. 6 e 9.* — I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12.* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Canelli. — Cornaro Carlo.
Casale Monferrato. — Ascari Silvio, Cordera Antonio, Occella prof. ing. cav. Federico, Prina Alessandro.
Castellazzo Borm. — Moccagatta avv. Rocco.
Costigliole d'Asti. — Bottino Enrico, Montano rag. Alessandro.
Felizzano. — Genovese Luigi.
Isola d'Asti. — Baldi Arturo.
Monale d'Asti. — Calosso don Giovanni.
Mongardino. — Piccablotto Riccardo.
Nizza Monferrato. — Cagnola Giov. Battista, Morra Simone.
Novi Ligure. — Pera Egisto.
Pontestura Monferrato. — Giacometti Secondo.
Refrancore. — Sillano rag. Giovanni.
Ricaldone. — Bertalero dott. Giovanni.
Rocchetta Ligure. — Maccagno Giovanni.
Sale. — Goggi Giuseppe.
S. Damiano d'Asti. — Pernigotti Carlo.
Tigliole d'Asti. — Armosino don Ercole.
Tortona. — Ricci Dante.
Valenza. — Facelli Pietro.
Vigliano. — Oricelli Giovanni.
ANCONA. — Barbi Ubaldo, Bolsi Ciro, Brogi Serafino, Fusca Francesco Sebastiano, Gioacchini Mario, Prandolini ing. Girolamo.
Fabriano. — Malvaioli Augusto.
Jesi. — Blasi Umberto, Cardinaletti Luigi, R. Scuola Tecnica Giacomo Leopardi.
Loreto. — Duranti Alcide.
Rosora. — Caponeri dott. Adolfo.
Santamarianova. — Moretti Francesco.
Senigallia. — Anselmi nob. Anselmo, Antonietti prof. Vittorio, Manfredi Vincenzo, Mazzaferri Luigi, Muzi Riccardo, Pucci Giuseppe, Salvatori Guerrino.
AQUILA. — De Matteis avv. Alberto, Galli Zugaro Enzo, Renis Cosimo, Viafora avv. Filippo.
Avezzano. — Santilli Arturo.
Barisciano. — Volpe Pasquale.
AREZZO. — Barciulli Demetrio, Faralli Ugo, Gallini Luigi, Rogialli Angiolo.
Castiglion Fiorentino. — Peruzzi Bernardo.
Giovi. — Mancini co: Lorenzo.
Monte S. Maria. — Guerri Eugenio.
Montevarchi. — Parigi Ferdinando.
Poppi. — Gatteschi Leonida.
Sansepolcro. — Piscitelli Pasquale.
Strada. — Sbaragli Ulderico.
ASCOLI PICENO. — Faragalli Giuseppe.
Castel di Lamo. — Diamanti Nicola.
Fermo. — Ripani Giuseppe, Vitali Rosati co: dott. Giovanni.
Montalto Marche. — Del Gobbo dott. Francesco.
Offida. — Masseroni Silvio.
Pedaso. — Fella Mario.
AVELLINO. — *Cassano Irpino.* — Carfagno Cesarino.
Cervinara. — Alvitreti Adolfo.
Montoro Superiore. — De Giovanni Francesco.

BARI. — Ancona Giuseppe, Campaniello Francesco, Dentico Giovanni, De Serio Domenico, Fresa rag. Nicola, Lofoco Michele, Lorusso Nicola, Losa Giovanni, Marzano cav. cap. Filippo, Nardone Libero, Perrini geom. Giovanni, Rossilli Giuseppe Jacobone, Schino Pietro, Sciannimanico Nicola, Scorcia Ferdinando, Scorcia Giuseppe Nicola, Sorgente ing. Giustino, Tonini Giuseppe.
Acquaviva delle Fonti. — Scalera Vincenzo.
Barletta. — Straniero Giacinto.
Bitetto. — Antonucci prof. Michele.
Conversano. — Erriquez Lorenzo, Montesano don Leonardo, Palazzo Vito.
Fasano. — Pepe Francesco.
Monopoli. — De Martino Girolamo, Saponara don Salvatore.
Ruvo di Puglia. — Bazzani ing. Augusto, Ricciardi Guglielmo.
Trani. — Perta Ugo.
Triggiano. — Patano prof. Vincenzo.
BELLUNO. — Caccianiga Guido, Dalle Mule Antonio, Nucci rag. Roberto, Polit ing. Alberto, Sala Convegno Sott'Ufficiali 7° Regg. Alpini, Samueli Aldo, Tacconi Edoardo, Tiraboschi ing. Cesare.
Agordo. — TOMÈ CARMELA.
Alano di Piave. — Cometto Oreste.
Calalzo. — Giacobbi Mario.
Colmirano. — Jäger Edoardo.
Domegge. — Da Via Ildebrando.
Feltre. — Boschiero Ottavio.
Igne. — De Biasi Francesco.
Lamon. — Guolo Ilario.
Longarone. — Coletti Giuseppe, De Piero Giovanni.
Perarolo. — Gei Ado, Vettori Ferdinando.
Tai di Cadore. — Ferro Canciano.
Termine di Cadore. — Pin Felice.
Vigo. — De Sandre Pietro, Martelli Garibaldo.
BENEVENTO. — Florio ing. Pietro, Jelardi Arturo, Rosati Umberto.
Castelfranco Miscano. — Aquino Beniamino.
S. Bartolomeo in Galdo. — Agostinelli Francesco.
BERGAMO. — Aresi Pietro, BELLI CORTI March.sa BIANCA, Berera Antonio, Brembilla Giuseppe, Ciresa Enrico, Ginetti dott. Domenico, Goglio Alessandro, Manzoni Giacomo, Nava Pietro, Persico Luigi, Quistini don Luigi, Ridolfi co: avv. Michelangelo, Sara Luigi, Serafini Pietro, Soavi Savino, Taramelli Guido.
Albino. — Pavoni Aldo, Vedovati Cesare.
Brembate Sotto. — Groppini Angelo.
Colognola al Piano. — Fasolini Pio, Pozzi Carlo.
Dalmine. — Longari Pietro.
Fontanella. — Cremonesi Battista.
Fornovo S. Giovanni. — Colpani Paolo.
Sabbio Bergamasco. — Bernotti Romolo.
S. Giovanni Bianco. — Regazzoni Carlo.
Schilpario. — Gregori avv. Emilio.
Seriate. — Ghilardi don Giovanni, Pellegrini don Paolo.
Sotto il Monte. — Longhi Sebastiano.
Stezzano. — Silvestri Attilio.
Treviglio. — Canestrari Guido, Formenti Luigi.

Urgnano. — Pinferetti dott. Guido.
BOLOGNA. — Bacchi dott. Alfredo, Battilani Cinzio, Calzolari Cesare, Cantelli dott. Leonardo, Caprara Giuseppe, Di Gioia Luciano, D'Ormea Giovanni, Forastieri Marcello, Franchini Fausto, Galanti Attilio, Janelli Mario, Lucchesi Domenico, Ludergnani Arrigo, Nardi dott. Alfonso, Nobili Silvio, Rizzi Ildebrando, RUBINI ROSA, Santonoceto dott. Ottavio, Scarani Alberto, Wenzel cav. uff. Umberto.
Budrio. — Parma Giuseppe.
Castelmaggiore. — Bonaga don Agostino.
Granarolo d'Emilia. — Magli prof. Federico.
Imola. — Costa Cleto, Cricca cap. Alfeo, Fontana Olivo, Galiani Alessandro, Tozzoli Riccardo, ZINI GIANNINA ved. CENNI.
Lizzano in Belvedere. — Cavagna geom. Carlo.
Molinella. — Ricci dott. Raimondo.
Rastignano. — Luppi Alfredo.
S. Pietro Capo Fiume. Forlani Erminio, Tassini Federico.
S. Pietro in Casale. — Giovanelli Enrico.
Zola Predosa. — Domenichini dott. Raffaele.
BRESCIA. — Bellini Giovanni, Bonetti Giuseppe, Bruni rag. Torquato Bruno, Cappellini dott. Aldo, Colosio Giovanni, Covioli Bernardo, Facchi Pietro, Frassoldati Alfonso, Gritti cav. avv. Luigi, Lozzi Cesare, Magno Settimio, Pederzoli Angelo, Scolari Camillo, Timini Giovanni.
Chiari. — Fioretti Giovanni.
Darfo. — Cittadini Pietro, Fiorini Ulrico, Saitto Giuseppe.
Erbusco. — Sacerdoti dott. Luigi.
Gardone Riv. — Ferrari dott. Mario.
Gardone Valtrompia. — Guerini Luigi.
Gargnano. — Chimini Giuseppe.
Gottolengo. — LUCINI GIANNINA.
Maderno. — De Rossi Giov. Battista.
Manerbio. — Montelli Fortunato.
Milzano. — Gatti don Stefano.
Montichiari. — Mazzoldi dott. Angelo.
Palazzolo sull'Oglio. — Martinelli Giuseppe.
Rovato. — Lorenzi Giovanni.
Salò. — Golfi Platone, Tranquilli Francesco.
CAGLIARI. — Napoleone rag. Vittorio, Sciavicco ing. Lorenzo.
Bosa. — Mocci Massidda Antonio.
Iglesias. — Moss prof. John Edwin.
Mogora. — Marchinù Salvatore.
Oristano. — Ferrandu Giov. Antonio.
Sanluri. — Capra rag. Ignazio, Patimo Giovanni.
Selargius. — Atzori Efisio.
CALTANISSETTA. — Cordova Benedetto, Costa Francesco, Dell'Aria avv. Luigi, Sala Convegno Caporali e Soldati 76° Fanteria, Tomasini Giuseppe.
Mazzarino. — Zacco Salvatore.
Piazza Armerina. — Girolamo dott. Giusto.
CAMPOBASSO. — *Bonefro.* — De Rensis don Giuseppe, Pappalardo cav. avv. Michele.
Casacalenda. — Cacchione dott. Francesco, Di Paolo Michele, Giambarba avv. Michele, Sanduzzi Alessandro.
Fossalto. — Cornacchione dott. Raffaele.

Larino. — De Rensis avv. Giacinto, Franco cav. nob. Rodrigo.
S. Angelo Limosano. — Minotti geom. Vittorino.
S. Elia a Pianisi. — Potito Antonio.
Termoli. — Bertolino Nicola, Candela cav. Ettore, De Cesare Antonio, Muricchio avv. Giovanni.
Ururi. — Tanassi Pietro.
Venafro. — Nola cav. dott. Giuseppe.
CASERTA. — Comitato « Dante Alighieri », Lombardi Alfredo.
Aversa. — Nappa Francesco.
Capua — Peverati Pietro.
Carinola. — D'Angelo prof. dott. don Sosio, Trabucco dott. Policarpo.
Casale. — Cinquegrano Enrico.
Falciano. — Capuano Raffaello, Pampaloni Paolo, Polato Attilio, Riccio geom. Erminio.
Isernia. — Lasco Giuseppe.
Maddaloni. — Campopiano ing. Michele.
Piedimonte d'Alife. — Zanetti Filippo.
Roccamonfina. — D'Ermo Daniele, Mara avv. Giuseppe.
S. Maria Capua Vetere. — Pagliari ing. Raffaele.
Sessa Aurunca. — Bagni dott. Giovanni, Di Pozzi Ernesto, Marucci Edoardo.
Tora. — Di Maio Alfredo.
CATANIA. — Buonincontro Giovanni, Cignozzi rag. Guido, Grassi rag. Salvatore, GRASSO ELVIRA, Pierantonio Deodato, Soldani avv. Augusto, Traversa Felice.
Acireale. — Marzullo Placido.
Grammichele. — Angelico dott. Giacomo.
CATANZARO. — Bevacqua Adelchi, Calabrò Gaetano, Carnevale Francesco, Garea Francesco, Niccoli dott. Giovanni, Urso Ubaldo.
Monteleone. — Strani Gaetano.
Serra S. Bruno. — Romano Salvatore.
Soverato. — Calabretta Giuseppe.
CHIETI. — Aloè Mario, Avvenente Celso, Cornacchia Giuseppe, Costa Giovanni, Demma Filippo, Falchi Enzo, Giannini Michele, Navarra Vincenzo, Rosati Michele, Verzellesi Ferdinando.
Lanciano. — R. Liceo Ginnasio.
Ortona a Mare. — Pompilio Nicola.
Pescara. — Passeri Giovanni.
Tollo. — Di Fabio Giuseppe.
Villa S. Maria. — Cotumacci Luigi.
COMO. — Arnaboldi Battista, Banfi Alberto, Barone Carlo, Bellina Silvio, Berta Giuseppe, Bianchi Baldo, Cavalleri Silvio, Ferriani Decio, Giannattasio avv. Mario, Guarnerio Luigi, Martinelli Mario, Martinelli Secondo, Marzorati Paolo, Ostinelli Filippo, Ostinelli Vincenzo, Pedraglio Camillo, Romanò Domenico, Rusconi Renzo, SIBILLE ONORINA, Somaini Angelo, Spadoni Raniero, Zappa Mario.
Albogasio. — Carpanetti Antonio.
Appiano. — Porlezza Gerolamo.
Azzano. — Campanone Salvatore.
Bellano. — Larghi Sereno.
Bene Lario. — Maldini Antonio.
Besozzo. — Rossi Isidoro.
Bisuschio. — Cenni Giulio.
Blessagno. — Valsecchi Italo.
Blevio. — Penati Umberto.
Bosto. — De Vincenti Gaetano.
Bulciago. — Canali don Davide.
Cadorago. — Menotti don Silvio.
Campo. — Felolo Giovanni.
Cantù. — Bersani dott. Alfredo, Frigerio Angelo.
Castiglione Olona. — Ambrosini rag. Giovanni, Biffi Giovanni, Crosta Giovanni, Mazzuchelli Pasquale Antonio.

Cavallasca. — Frangi Carlo.
Cernobbio. — Arcioni Antonio, Ferrario Luigi, Maurelli don Pietro, Pesce Riccardo.
Colico. — Maratti Angelo, Rizzi Battista.
Costamasnaga. — Riccardi Enrico.
Domaso. — Tunesi Romildo.
Drano. — Gozzi Carlo, Ortelli Umberto, Piazza Giovanni.
Erba Incino. — Beccalli Livio.
Galbiate. — Pozzoli Luigi.
Gavirate. — Sanvito Giuseppe.
Imberido. — Tagliabue don Giuseppe.
Lecco. — Riva Attilio, Riva Carlo, Vivarelli Aldo.
Lucino. — Cappelletti Giuseppe.
Luino. — La Spada Nunzio, Tomasina Aldo Mario, Walter Rodolfo.
Mandello Lario. — Tavernier ing. Leone.
Mandello Tonzanico. — Maldini don Virgilio.
Olgiate Comasco. — Bianchi don Policarpo.
Pescarenico. — Corti Gaetano.
Ponte Chiasso. — Bianchi Bosisio Bassano, Pasquali Antonio.
Ponte Tresa. — Bustelli Felice, Lischetti Emilio.
Porlezza. — Di Giovanni Alberto.
S. Ambrogio Olona. — Bernasconi ing. Giacomo.
S. Fedele. — Rossi Romeo.
Terme di Tartavalle. — Albertario Enrico.
Varese. — Caravati Francesco, Pozzi Egidio, Superbi Luigi, Visconti nob. Paolo.
Venegono Superiore. — Bombelli Paolo.
COSENZA. — La Greca ing. Alfredo.
Amantea. — De Munno Eugenio, Parodi Carlo.
Rossano. — Ariani avv. Emanuele, Parente Michele.
S. Lorenzo Bellizzi. — Maronna Angelo, Pesce dott. Arturo, Pesce Giuseppe.
CREMONA. — Arcari Achille, Cosattini Giov. Battista, Giannini Luigi, Panizza Giordano, Reina Alfio, Ridolfi Alberto, Soldi Giovanni, Tretti dott. Guglielmo.
Bordolano. — Cigolini Delsino.
Casalmaggiore. — Cannetta Carlo, Somenzi Pierino.
Crema. — Aglio Orazio, Traviganti Modesto.
Dovera. — Granata Natale.
Due Miglia. — Arnoldi Pietro.
Ostiano. — Barbieri Alfredo.
Paderno Cremonese. — Mondini Italo.
Pieve Delmona. — Chiodelli Luigi.
S. Bassano. — Capra Ervino.
S. Daniele Ripa Po. — Noresto Andrea.
Soresina. — Maestroni Antonio, Medaglia Giuseppe, Rinaldi Luigi, Solzi Fausto, Vailati Ulderico.
CUNEO. — Appio Giuseppe, Dacomo Placido, Ponzo Vittorio, Scalzotto prof. Antonio.
Alba. — Moriondo Attilio, Muratore Teresio.
Bagnolo Piemonte. — Zaccone Ambrogio.
Benevagienna. — Miglio don Bartolomeo.
Borgo S. Dalmazzo. — Picco Carlo.
Busca. — Rosano Giuseppe.
Carrù. — Allemano Michele Silvio, Faccio Luigi.
Dogliani. — Gabutti Giovanni.
Fossano. — Walder Ulderico.
Garessio. — Ghiglia Pietro, Perotto Mattia.
La Morra. — Perrone don Teobaldo.

Mondovì. — Ferrari Augusto, Lerda Achille, Musso Mario, Ragusa geom. Corrado.
Montà. — Arnaud Arnaldo.
Piasco. — Mortarino rag. Mario.
Racconigi. — Eula Giuseppe.
Saluzzo. — Costa Gioachino, Mersi Francesco, Scarzello Giuseppe, Torri Elio.
S. Dalmazzo di Tenda. — Boschetti Eugenio, Calosci geom. Manfredo, Lanteri Giuseppe.
S. Michele. — Agostinelli Nicola.
FERRARA. — Bellusi Argo, Bozoli Edoardo, Cristi Ruggero, Felloni Giulio, Ferrari avv. Giovanni, Fiumani Secondo, Monteverde Carlo, Obici prof. rag. Ugo, Ratti Giovanni, Ridolfi Natale, Selmi Ciro, Società Polisportiva « Ars e Labor », Tagliani rag. Raoul, Zanardi Filippo.
Argenta. — Colombi Fernando.
Cento. — Cariani Giovanni, Falzoni Gallerani Angiolino, Malagodi Giuseppe.
Codigoro. — Comella Matteo, Ferrari Augusto, Pandolfi Silvio Luigi, Tettoli Francesco.
Copparo. — Passerini Gualtiero, Sbrendola Giuseppe.
Massafiscaglia. — Baruzzi Medardo, Gandini Ulderico.
Ostellato. — Vignali Pompeo.
Poggio Renatico. — Leuratti Frantz Pio.
Portomaggiore. — Gaibini Augusto, Romagnoli Umberto.
Quacchio. — Gulinati Adelmo.
Rovereto. — Bonazza Ercole.
S. Nicolò. — Bozzini dott. sac. Manlio.
Tresigallo. — Semeghini Saulle.

FIRENZE. — Annino cav. Giuseppe, Arbuzzi Giuseppe, Bagnoli Ferruccio, Benicchi Guglielmo, Benvenuti Raffaello, Berardi Giuseppe, Berti don Pio, Biondi Pietro, Bisogni Renato, Brun Serafino, Buslacchi Giuseppe, Buzzaccarini march. Antonio, CELLESI GAZZO contessa ELEONORA, Colzi Silverio, Della Cioppa Angelo, Del Sere rag. Lionello, D'Urbino Carlo, Durelli cav. Arturo, Ferruzzi Tito, Filipazzi Attilio, Focacci dott. Niccolò, Frini Rodolfo, Garbini Carlo Felice, Garzella Ranieri, Lisini avv. Lodovico, Lucherini Giovanni, Magnelli Giulio, Mecacci rag. Angiolo, Mercati prof. Carlo, Minucci Adolfo, Montanelli Ezio, Ottanelli Gino, Paoletti Umberto, Perrini Adolfo, Puggelli Attilio, Ristori Riccardo, ROSSINI MADDALENA, Sandrelli Carlo, Sani Emilio, SARCOLI prof.ssa LIVIA, SOLINAS CASTELLI donna GRAZIELLA, Strazzuso Achille, Temperani Tito, Tempestini Carlo, Torricelli Muzio, Travaglini Bruno, Vergueiro Lopes de Leão Paolo, Vitelli Vittorio, VITTADINI GIUSEPPINA ved. GHINORI, Vivarelli not. Roberto.
Barberino di Mugello. — Bianciardi don Augusto, Meuricoffre ing. Giorgio.
Castelfiorentino. — Sussi Amedeo.
Castelfranco di Sotto. — Andreotti Annibale.
Certaldo. — Franceschi Guido, Gelli Vincenzo, Giannozzi Dario.
Empoli. — Bini Saverio, Ricci Bardzky Angiolo.

Fiesole. — Venditti Enrico.
Galeata. — Foschi Giovanni.
Marliana. — Danesi Giuseppe.
Modigliana. — Billi Romeo.
Palazzuolo. — Ciani dott. Pietro, Montevecchi Italo, Visani Sconzè Manfredo.
Pistoia. — Bargellini cav. ing. Florindo.
Portico di Romagna. — Bertozzi rag. Ernesto, Brenti cav. magg. Giov. Battista.
Prato. — Bertini Giuseppe, Mangiarotti Ernesto, Sarti Nello.
S. Sofia. — Giovannetti dott. Germano.
Scarperia. — Lisi geom. Niccola.
Vico d'Elsa. — Buonriposi Bruno.
FOGGIA. — Arbore Gennaro, Azzariti Tullio, Ciampitti Carlo.
Deliceto. — De Maio Di Santacroce bar. Giuseppe.
Rignano Garganico. — Ricci avv. Vincenzo.
Sansevero. — Colangelo Attilio.
Torremaggiore. — Lamedica Michele, Lombardi Leonardo.
FORLI'. — Francia Alvaro, Lega Secondo, Paglino Domenico, Ridolfi Edoardo, Soave dott. prof. Marco.
Cesena. — Garoia Mario, Giorgi Giuseppe, Zanuccoli Giovanni.
Poggio Berni. — Ravagli Giuseppe.
Rimini. — Cardellini Omero, Fiorentini Giacomo, Gobbi Armando, Succi Giovanni.
Verucchio. — Donati Alvaro.
Villafranca di Forlì. — Casadio Attilio.
GENOVA. — Albergo dei Poveri « Scuola Maschile », Albergo dei

Poveri « Scuola Femminile », Alcozer rag. Nicola, Ansaldo Giuseppe, Badaracco Vittorio, Badini Lorenzo, Benzi rag. Mario, Berlingeri Marcello, Bertolino Giovanni, Bertozzi Olmeda ing. F., Brivio Mario, Caffaro Ezio, Campi Carlo, Carbone Giovanni, Castaldi Davide, Catto Giacomo, Chichizola Armando, Ciampolini Alfonso, Cossarini Alberto, Costa comm. D. Francesco, Delindati Erminio, Della Godenza Pietro, Ditta Ghigliotti e Jacobs, Dondona ing. Filiberto, Epicario Pietro, Fiorato Erminio, Garibaldi rag. Alessandro, Gatti Luigi, Giudice dott. Antonio, Golinelli Agostino, Grondona Eugenio Francesco, Gross Armando, Guala Antonio, Guarrella Francesco, Helfferich Umberto, HINRICHSEN rag. EDDA, Iester Massimiliano, Isnardi cav. cap. Mario, Isola Agostino, Isola Pietro, Krog Emilio, Lapini Augusto, La Porta Eduardo, Martelli Emilio, Mayer Enrico, Medica Ettore, Molfino Ferruccio, Muzzioli Ugo, Panizzi Camillo, Pesce Giulio, Piagnoli Abdon, Pittaluga Ernesto, Pittolo Guglielmo, Provenzal Carlo, Puppo Michele, Queirolo G. B., QUEIROLO MARIA, Repetto Eugenio, Roggero Eugenio, Rossi Emanuele, Saetti Giuseppe, Salvestrini Siro, Sauli Giuseppe, Talassano Antonio, Tardito Vittorio, Tassistro Giov. Battista, Tavolaccini Ulisse, Tibandi Angelo, Topini Pio, Traverso Angelo, Traverso Giuseppe, Trenta Angelo, Valabrega avv. Ottavio, Varese Cesare, Vassallo Armando, Vassallo Mario, Vigna Dal Ferro Giovanni.

Bogliasco. — Brignole Mario.

Brugnato. — Borrione Anselmo.

Camogli. — Mezzano Vittorio.

Chiavari. — Palmero prof. E. S., Simonetti Giacomo, Stanchi Giuseppe.

Cicagna. — Arata Angelo.

Cogoleto. — Squadra Alpina.

Cornigliano Ligure. — Piccinelli Giuseppe.

Finalmarina. — Rossi L. Oscar.

Fornaci. — Frumento Attilio, Poggi Domenico, Rosso Giacomo.

Grazie. — Bello Francesco.

Masone. — Ottonello Andrea.

Mioglia. — Bistolfi don Giovanni Battista.

Ortovero. — Geddo Davide Cesare.

Pieve di Sori. — Stagno Costantino.

Pontedecimo. — Società di Pubblica Assistenza « Croce Verde ».

Pra. — Ramognino Giacomo.

Quinto al Mare. — Nicola Giovanni.

Rapallo. — Colotto Giuseppe.

Riomaggiore. — Circolo « Vita Nuova ».

Rivarolo Ligure. — Ser Marini Ugo.

Sampierdarena. — Cepollina rag. Giuseppe, De Martini ing. Augusto, Liberti Francesco, MALATTO RINA, Marangon Giuseppe, Michieletto Giuseppe, Pedemonte Luigi, Schmitter ing. Adalberto, Zucconi Alfredo.

S. Margherita Ligure. — Costa Francesco.

Sarzana. — Barozzi Arnaldo.

Savona. — Boggio Lera Giuseppe, Bruzzone Gerolamo, Circolo Impiegati Civili, Delle Piane Efisio, Falco Luigi, Fossi Adolfo, Isnar-

di Renato, Lavagna Francesco, Lecchi geom. Giovanni, Montanari geom. Luigi, Nervi Salvatore, Piccardo Angelo, Porta geom. Terenzio, Prefumo Francesco, Scanavino geom. Giovanni, Società Generale M. S.
Sestri Levante. — Bertolotto Juan R., Muzio Agostino, Rebecchiuo Arturo.
Sestri Ponente. — Bedello Paolo, Del Rèe Attilio Emilio, Garbarino Carlo, Parodi rag. Gaetano Mario.
Sori — Fulle Angelo, Schiaffino Gerolamo.
Spezia. — Alberi Mario, Angeloni dott. G. Samuele, Berti Giorgio, Bianchi Francesco, Carassale Arturo, Casabona Arduino, Casale prof. Giovanni, Cesio Luigi Adolfo Raffaele, Cordara Edoardo, Frigieri Alfonso, Giacosa Attilio, Giardino Nicola, Marra Renato, Massa Mario, Merani Edoardo, Nocero Vincenzo, Queto Alessandro, Salvietti Ruggero, Solferini Giuseppe, Traverso Gino, Uberto Pietro.
Sussisa. — Brunetti don G. Batta.
Vado Ligure. — Peluffo Genesio.
GIRGENTI. — Fagiolo dott. Luigi.
S. Elisabetta. — Grasso Vincenzo.
Sciacca. — Aliboni Alessio, Miserandino ing. Arcangelo, Scarpinato Vincenzo.
GROSSETO. — Gobbini Curzio.
Massa Marittima. — Dal Monte Paolo, Ladu Giuseppe.
Monterotondo. — Paradisi Francesco.
Roccalbegna. — Zammarchi Brunetto.
LECCE. — Marzano ing. Giovanni, Petrachi Raffaele, Ricci dott. Mario, Scippa Brunetti Enrico, Tonini Raffaele.
Alessano. — Giardullo Umberto, Torsello dott. Germano.
Francavilla Fontana. — Caroli Giuseppe, Leone Leo, Mauro dott. Raffaele, Nardone prof. Luigi, Tatulli Raffaele.
Manduria. — Polverino Giuseppe.
Squinzano. — De Blasi Italo.
Taranto. — Botta Luigi, Casavola avv. Michele, De Nicola Francesco, Finizio Arturo, Fischetti Alfredo, Petraroli Michele.
Tricase. — Setari Tommaso.
LIVORNO. — Ariani Alberto, Canepa Enrico, Franceschi Francesco, Giusti Ugo, Gommellini Carlo, Ieri Alfredo, Orazzini Cesare, Paoletti Mario, Pareto Ettore, Tani Romualdo, Torchioni Alberto, Trumpy avv. Herman, Tuci Nello.
Ardenza. — Birelli Ettore.
Capraia. — Cuneo Stefano R.
Marciana Marina. — Agresti avv. Antonio, Mazzei Braschi Antonino.
LUCCA. — Cataldi Amadeo, Contucci Raffaello, Luppio Giovanni, Puccinelli Giovachino.
Balipedio di Viareggio. — Bovani Pilo.
Barga. — Cardosi Ferruccio.
S. Alessio. — Dal Porto Luigi.
Viareggio. — Garrè Giovanni, Lucetti Enrico, Pagliuca Giuseppe, Presutto Nicola.
MACERATA. — Sinigallia Vittorio, Tacconi Vittorio.
Appignano. — Catraro dott. Enrico.
Camerino. — Galassi avv. Filippo, Sabbieti avv. Vittorio.
Cingoli. — Caccialupi dott. Giorgio, Chiatti Antonio, GIOMMI dott.ssa ALDA, Sampaolo Pietro.
Loro Piceno. — Mariotti Riccardo.
Montecavallo. — Lorenzetti Decio.
Montesangiusto. — Cioccoli dott. Autero.
Recanati. — Marini don Luigi.
Sanseverino Marche. — Marinelli don Giuseppe.
Serrapetrona. — Peda Filippo.
MANTOVA. — Masserdotti Antonio.
Casalromano. — Volpi Tarcisio.
Ostiglia. — Ferrari Davide.
Pegognaga. — Montanari Ulisse.
Quistello. — Cavicchioli Celso.
Revere. — Bottura Ugo.
Suzzara. — Ghidoni Adelelmo.
Viadana. — Carnevali Abelardo.
MASSA CARRARA. — Carrara prof. Umberto, Giampaoli Umberto, Magnani Alessandro, Società delle Stanze Civiche.
Carrara. — Fregosi Adolfo, Panizzi geom. Francesco.
Pontremoli. — Gaggioli Pedonzi dott. Gaggiolo.
Teglia. — Ghelfi Alberto.

Villafranca Lunigiana. — Cagnacci Pio.
MESSINA. — Antonio Anselmo, Bellitti Giov. Battista, Bucciaroni Antonio, Cappuccio Giuseppe, Fara Cirino, Fleres not. Giuseppe, Griò Amato, Mazza Filiberto, Morelli Saverio, Nobolo Alfredo, Scattini ing. Vincenzo, Sicuro Antonio, Spanò Eugenio, Vadalà Diego.
Falcone. — Foti bar. Ignazio.
Gioiosa Marea. — Laura Ferdinando.
S. Agata Militello. — Ferrara Salvatore.
Savoca. — Monsoni Luigi.
MILANO. — Accini Adolfo, Adami Adamo, Albertella prof. Mario, Albertoni Eugenio, Alì Vincenzo, Aragozzini Vincenzo, Balabio Salvatore, Baratelli Ambrogio, Barzaghi Danilo, Baseggio Remo, Battagliola Anania, Battarino Vincenzo, Baylaender Edoardo, Bazzocchi Ernesto, Belfanti Gildo, Belloni Giovanni, Bell'Uomo Luigi, Benedetti Ettore, Beretta Francesco, Bergamaschi Tito, Bernagozzi Marco, Bertagini Edgardo, Bertani Giuseppe, Besozzi Edoardo, Bianchi Battista, Bignami Emilio, Biraghi Anselmo, Bombardini Carlo, Bonelli Aldo, Bonelli Ambrogio, Borgnis rag. Francesco, Bossi Armeno, Bossi don Carlo, Bovara Enrico, Bozzi Carlo, Brendolini Luigi, Brizzi Giovanni, Brogi Berardo, Bronzini Giacomo, Brusa Alfredo, Buscaca Diogene, Calderara Gino, Cambiaghi Enrico, Cantù Filippo, Cappietti Vittorio, Capra Telemaco, Carboni Giacomo, Carrara Enrico, Casetta Lodovico, Casò rag. Carlo Natale, Casorati Vittorio, Catelli rag. Pierluigi, Ceresa Achille, Cerulli Ermanno, Cerutti Alfredo, Cervio Enrico, Chiappa Giovanni, Chierici Giuseppe, Chiesa Melchiorre, Cinque ing. Michele, Cividini Daniele, Clerici Gian Antonio, Clerici Giuseppe, Clerici Ottorino, Coen Dino, Colciaghi Edoardo, Colombo Carlo, Colombo Lodovico, Confalonieri ing. Marsilio, Confalonieri Ugo, Coralli Antonio, Corna Abele, Crispi Rodolfo, Curti Angelo, Cusi ten. Aldo, DACOMO ved. CASTAGNA ADELE, Dameni Giuseppe, De Barbieri Umberto, De Francisco prof. Pietro, Dell'Era Carlo, Demarchi Giorgio, De Mattia rag. Carlo, Dinaro Dino, Diotti Alberto, Dodi Leonardo, Dovera rag. Secondo, Ercoli Amedeo, Ervas avv. Guido, Etter Jean, Faini Luigi, Fassi Angelo, Ferrabini rag. Giuseppe, Ferrario Giuseppe, Ferrario Paolo, Folli Sormani Valentino, Fraguglia Luigi, Franzosi Luigi, Frasisti Edoardo, Fulgenzi Fulgenzio, Gadola Giacomo, Galbiati Carlo, Galbiati Costantino, Gallini Angelo, Gambini Vincenzo, Garage Storero, Gaudi Enea, Gelatti Aldo, Gennari Avv. Mario, Ghezzi Giuseppe, Ghilio Giuseppe, Giannoni Enea, Giorgi Aldo, Goj Carlo, Grassi Paolo, Griggi Antonio, Guainazzi Romeo, Guaita prof. Arnaldo, Gualtierotti Ugo, Guasconi Anacleto, Guerrini Augusto, Guzzeloni Alessandro, Habich Carlo, Lanzi di Aristide, Lanzi dott. Ernesto, Lazzaroni Vittorio, Lepori Andrea, Leuthner Adolfo, Levi dott. cav. Camillo, Linzaghi Giuseppe, Locati Giuseppe, Lohberg Ernesto, Lombardi Alberto, Longa Vittorio, Lucini Costante, Lugli Colombo, Macchi Alessandro, Macchi Ettore, Maffeis Ignazio, Maga Romolo, Maggioni Luigi, Magnoni Giacomo, Manzoni Alessandro, Marchesi Abele, Marini Oreste, Marletto Attilio, Maroni Carlo, Martini Mancini co: Luigi, Martinoli Andrea, MASCHERONI ENRICA, MASENGA TERESA, Matteini Alessandro, Mazza Giovanni, Mazzocchi Ernesto, Mazzucchi Giacomo, Melandri Mario, Micheli dott. Lucio, Migliavacca rag. Giovanni, Mirani dott. Celso, Mischi Giovanni, Mongordi Giulio, Montelatici Gastone, Monticelli Piero, Moranzoni Giuseppe, Moretti Ottavio, Morini Vincenzo, Motta Carlo, Mozzana Enrico, Nardi rag. Cesare, Negri Achille, Oberti Enrico, Oliva Carlo, ONOFRI MARIA, Orsini Felice, Ottolina Fortunato, Palazzoli Arturo, Papotti Carlo, Paulone Giuseppe, Perelli Lino, Perelli Cippo Giuseppe, Perfetti Francesco, Perotti Giovanni, Perucci Ugo, Peruzzi Carlo, Peschini Natale, Petroli Virginio, Pfeiffer Rodolfo, Pinciroli Carlo, Pirocchi prof. Antonio, Pizzala Vittorio, Pizzini Paolo, Planzi Umberto, Poggi Demetrio, Polli dott. Federico, Ponti Angelo, Prosdocimo Romolo, Radice Paolo, Ragni Felice, Rajnoldi avv. Tom-

maso, Rascovich Edgardo, Rastelli Ettore, Reina Carlo, Rezzonico Battista, Rizzi Maurizio, Robecchi Carlo, Rodolfi Piero, Romairone Pietro, Rossi rag. Annibale, Rossi rag. Umberto, Rougier Achille, Rusconi rag. Luigi, Russo avv. Antonino, Salminci Attilio, Salomoni rag. Virgilio, Sangalli Ernesto, Sangalli Giovanni, Santagostino Emilio, Santini Carlo, Scardovi Edoardo, Scarioni Attilio, Scarpa Igino, Sironi cav. rag. Silvio, Smaniotto cap. Ercole, Sonzini Renato, Stauble ing. Alfredo, Steffanini Davide, Stella Giovanni, Teglio Ottavio, Tornaghi Giovanni, Tota Giovanni, Trayser Carlo, Tremolada Innocente, Tresoldi Attilio, Triulzi Ettore, Turchini Luigi, Vergottini Arnaldo, Vezzoni Anacleto, Vimercati Tullio, Vitali dott. Luigi, Vollmer Ermanno, Volpi Gaetano, Vonderstrassen Augusto, Witt Ernest E. Zago Ermo, Zeda Enrico.
Affori. — Ghislandi Luigi, Lampertico Armando, Longhi Emilio, Maderna Enrico, Rizzi Giuseppe.
Arese. — Alborghetti Giuseppe.
Bertonico. — Gorla Luigi.
Bovisio. — Gatti Edoardo.
Brugherio. — Penati Marco.
Buccinasco. — Asti Umberto.
Busto Arsizio. — Colombo Giuseppe, Milani Francesco, Somasca Paolo, Speroni Giuseppe.
Canegrate. — Buzzi dott. Domenico, Chierici dott. Silvio.
Cassano d'Adda. — Volonteri Silla.
Castellanza. — Berna Ettore, Colombo Nilo.
Cedrate. — Crespi sac. Roberto.
Ceriano Laghetto. — Franchi Giovanni, Redaelli Francesco.
Cesano Maderno. — Calastri Paolo.
Chiaravalle Milanese. — Gellera Ambrogio Bassano, Gerosa Carlo, Mandelli Romolo Ignazio.
Codogno. — Fenini ing. Sante, Grossi Luigi, Rezzovaglio Guido, Zambelloni Antonio.
Corsico. — Martignon Andrea, Tarchini Italo.
Crescenzago. — Cassoni Dante, Vacchini Achille, Vacchini Giuseppe.
Desio. — Lavizzari Giuseppe.
Gallarate. — Cairo Adamo, Gilardi G. Visco, Thon P. A.
Giussano. — Borgonero Giuseppe.
Gorla Primo. — Redaelli Federico.
Greco Milanese. — Lavagna Alberto.
Legnano. — Bossi Leopoldo, Dell'Acqua Luigi, Re Enrico, Tacchella Domenico.
Lodi. — Besana Antonio, Cornaggia Enrico, De Paoli Ettore, Spelta dott. don Giuseppe.
Maleo. — Cicardi dott. Ferruccio.
Monza. — Arbizzoni Giovanni, Bonamore Alessandro, Bosisio Luigi, Ciceri cav. prof. Luigi, Collini Mario, Colonna nob. rag. Adolfo, Corti Giulio, Cuzzi Giuseppe, Gerosa Angelo, Mandelli dott. Giorgio, Paleari cav. Ambrogio, Rimprocci Riccardo.
Mulazzana. — Grecchi Angelo.
Ospedaletto Lodigiano. — Landi Antonio.
Precotto. — Giacometti Pietro.
Rho. — Trombetti Giuseppe.
Samarate. — Cattaneo Abele.
S. Gualtero. — Istituto Sordomuti.
S. Angelo Lodigiano. — Corsi Giuseppe.
Saronno. — Borroni Mario, Ferrè don Modesto, Migiano Cesare, Rampoldi dott. don Egidio, Rotondi Felice, Schirinzi Ippazio.
Seregno. — Formenti Paolo, Previtali Fiorello, Riboldi Luigi.
Solbiate Olona. — Wagner Mario.
Somma Lombardo. — Cartotto Pietro, Lavatelli Gino.
Villa Fornaci. — Arrigoni Giovanni.
Zelobuonpersico. — Ricotti Angelo.
Zorlesco. — Bianchi Battista.
MODENA. — Barone Giovanni, Bel Casale Sigismondo, Bizzarri Pio, Bossetti rag. Lorenzo, Brancolini rag. Giuseppe, Corazziari prof. Guido, Friedmann dott. Dino, Gessi prof. Luigi, Gibellini Amleto, Luppi dott. Virginio, Marchi rag. Mario, Paltrinieri don Pietro, Rossi Eugenio, Tusini Giuseppe Antonio.
Bomporto. — Benassi Gino.
Carpi. — Armagni Carlo, Rasori Giuseppe, Vellani Teotimo.
Castelvetro. — Serpilli Dante.
Finale. — Bozzi Gaetano.
Formigine. — Casali Arturo, Vandelli Massimiliano.
Levizzano. — Zanetti Umberto.
Pavullo. — Ghibellini Francesco.
S. Felice sul Panaro. — Merusi dott. Giuseppe.
S. Prospero. — Malerba can. don Carlo.
Torre Maina. — Severi Lodovico.
NAPOLI. — Amalfitano Salvatore, Amirante Eugenio, Arena Giu-

seppe, Attanasio ing. Eduardo, Avallone Ludovico, Avati Angelo, Barone Giulio, Brusa Raffaele, Bruzzeches Saverio, Cafiero prof. Carmelo, Canessa Cesare, Cantaluppi Ernesto, Cantore Conte Vito, Capuano G. B., Carbone Riccardo, Castaldi Francesco, Cerbino cap. Arturo, Cerrone Giuseppe, Cersosimo Giuseppe, Crippa Carlo, Cuzzolino ing. Gaetano, D'Ajello ing. Alfonso, Del Prato ing. Cesare, De Rosa Francesco, De Simone rag. Giovanni, Di Tursi Giuseppe, Eller Vainicher ing. Luigi, Gallone Attilio, Genevois Luigi, Giannini Ludovico, Giliberti ing. Ignazio, Giordani ing. Ferruccio, Giovinazzi Gaetano, Guagliarello ing. Matteo, Gualandi Giuseppe, Guerra ing. Giovanni, IMPERIALI AGATA, Lanza Aurelio, Maione Raffaele, Mannajuolo Riccardo, Marino Giuseppe, Mazzia ing. Emmanuele, Notari Benedetto, Paolucci Ettore, Paone avv. Tito, Peppino Michele, Pica Ugo, Pisani rag. Renato, Pivetta Gianni, Régine Arturo, Renaldi Ulisse, Revello Gabriele, Ricciardi Eduardo, Romano Gaetano, Ruocco Gaetano, Scocchera cav. Edoardo, Stingo Enrico, Valente Giovanni, Varola ing. Eduardo, Ventrone cav. Antonino, Viola rag. Nicola, Wilkinson Raoul.
Afragola. — Landiero Ferdinando, Tuccillo Carmine.
Bagnoli di Napoli. — Pasquali Nello.
Casoria. — Amato Gennaro di Raffaele, Amato Giovanni, Landiero ing. cav. Luigi.
Meta. — De Martino Giuseppe.
Piano di Sorrento. — Auletta Ottavio, Gargiulo Giuseppe, Maresca cap. Salvatore.
Posillipo. — Genevois Enrico.
Resina. — Varesio Erminio.
S. Giov. Teduccio. — Jesu Carlo.
Santagnello. — Ferrarini Emo.
Sorrento. — Circolo Sorrentino, Gargiulo Eugenio.
Torre del Greco. — Ciaravolo Raffaele.
Vomero. — Croci Antonio.
NOVARA. — Barlassina prof. don Giovanni, Bossi rag. Giovanni, Cavagliani rag. Federico, Cucchi Giuseppe, Ferraris dott. prof. Luigi, Fumagalli Luigi, Marcotullio Domenico, Muzio prof. Luigi, Rampi Oreste, Rosci geom. Luigi.
Bannio. — Invernizzi Dante.
Barca. — Perino Massimino.
Bianzè. — Ruffino Amilcare, Vallino Giov. Battista.
Biella. — Cesa Pietro, Gardoni Mario, Foscale Eugenio, Ghelfi Verecondo, Marchisio Livio, Ramella Ermenegildo.
Bolzano. — Bacchetta Giuseppe, Gambino Giovanni.
Borgosesia. — De Paulis Giovanni, Genta Emilio.
Borgo Ticino. — Visconti Cesare.
Campiglia Cervo. — Bosazza Pietro, Cucco Giuseppe, Mosca Luigi, Vollivero Randolfo.
Cannero. — Albertella Anselmo, Leoni Giuseppe
Cannobio. — Colombo Federico.
Cossila San Grato. — Gilardino Carlo.
Costanzana. — Zeglio don Giuseppe.
Crescentino. — Colli Lanzi Mario.
Domodossola. — Buy Addo, CERETTI FARINELLI ANTONIETTA, Daccomo Abbondio, Girotti Carlo, Marchisio Pietro, Menotti Pier Antonio, Pedrini rag. Angelo, Rugo Pino.
Fontanetto Po. — MILANO GIOVANNA.
Galliate. — Barili Ettore.
Intra. — Brignardello Alfredo.
Invorio Inferiore. — Filiberti Fermo.
Invozio. — Gelondo Enrico.
Meina. — Stehlin Giovanni.
Mottalciata. — Crida don Alfredo.
Muzzano. — Gamba Giovanni.
Nebbiuno. — Francese don Giovanni.
Omegna. — Piana Giovanni, Pistoletti Enrico, Vallino Giovanni.
Pallanza. — Dellarossa Giulio.
Pernate. — Morganti Attilio.
Pettinengo. — Mazzia Enrico.
Pollone. — Greggio Giovanni.
Quarna Sopra. — Ciocca Vasino Giovanni, Crotta Fermo, Piana Giovanni.
Saluggia. — Serena dott. Luigi.
S. Maria Maggiore. — Fenni Giuseppe.
Santhià. — Girardino Giacomo.
Trarego. — Ferrari Edoardo.
Trino Vercellese. — Albasio ing. Romolo.
Valle Mosso. — Boggio Alfonso, Bona Mario, Celoria Domenico, Cimina Efisio, Clerico Lorenzo, Coda Giorgino, Hann Bruno, Martinotti Pierino, Robiolio Alfredo, Ruscone Dino.
Varallo. — Mansueto Angelino.
Veglio Mosso. — Bozia Nicola.
Vercelli. — Alessio Ercole, Biasini Narciso, Biglia geom. Luigi, Bima geom. Ernesto, Cipriano Ci-

no, DEMARCHI AMELIA, Ferraro Vittore, Gallo Ernesto, Malinverni geom. Cesare, Ruffino Ugo, Sambonet Giulio.

PADOVA. — Bagolini Eginardo, Berteggio Luigi, Carazzi Ugo, Cuman Antonio, Ferrari nob. Carlo, Gnesotto ing. prof. Tullio, Paolini Gaetano, Pastori Guglielmo, Pegoraro Eugenio, Schiavi Giorgio, Scomazzoni Vittorio, SPINDLER ROSA.

Battaglia. — Ferino Danieletto.
Camin. — Lazzaro Attilio.
Cittadella. — Sartori Celio.
Conselve. — Piccioli dott. Giulio.
Monselice. — Cadore Ercole.
Noventa Padovana. — Lazzaro Secondo, Rocca Tomaso.
Pieve di Sacco. — Battisti Giuseppe.
S. Angelo di Piove. — Vincenzi Augusto.
S Pietro Viminario. — Schio rag. Luigi.

PALERMO. — Baldi ing. Francesco, Bentivegna rag. Antonino, Bonanno Gioachino, Caminneci avv. Luigi, Cernigliaro Michele, Costantini ing. Giulio, D'Amico Francesco Paolo, D'Angelo Giovanni, D'Angelo ing. Pietro, Gianferrara Ettore, Giuliana ing. Giovanni, Giuliana ing. Vincenzo, Maniscalco Francesco, Mercadante Vito, Muster Paolo, Pertica ing. Emanuele, Piazza Ciccarelli Salvatore, Pirandello cap. Aristide, Sardina Giuseppe, Scimone Antonino, Talò Giuseppe, Thompson Albert.

Alia. — Guccione Benedetto.
Lercara Friddi. — Bongiovanni Salerno Giacomo.
Petralia Soprana. — Cerami Giovanni.

PARMA. — Andreani Alberto, Bellaria Amedeo, Bernardi Ciro, Bolognesi dott. Italo, Cagnolati Italo, Cerutti Vitt. Eman., Conforti Giulio, De Toni Ettore, Gastaldi Ernesto, Giovanardi ing. Giuseppe, Godi Toschi nob. Guido, Godi Toschi nob. Vittorio, Grondelli Giovanni, Lusignani Eugenio, Magawly Cerati co: Patrizio, Sacerdoti geom. Aldo, Spotti Antonio, Trombara Emilio.

Collecchio. — Venusti Ugo.
Costamezzana di Noceto. — Oliva don Walter Gualtiero.
Fontanellato. — Ferrari Luigi.
Fornovo Taro. — Lisoni Emilio.
Neviano Arduini. — Spinacci Remo.
Noceto. — Baistrocchi Alberto, Barocelli Ugo, Corradi cav. Aristodemo, Frati ing. Leopoldo.
Pellegrino Parmense. — Quattromini Enrico.
Ronco Campo Caneto. — Dall'Olio Eliseo, Dall'Olio Eugenio.
Sala Baganza. — Campana geom. Guido, Campanini Giovanni.
Salsomaggiore. — Borghi geom. Ettore, Rossi rag. Giovanni.
Sissa. — Vacca Renzo.
Soragna. — Boggiani Andrea, Cattenati Cornelio.
Sorbolo. — Gazza Savino.
Talignano. — Belloni Cesarino.
Trecasali. — Bacchini Angelo.
Trefiumi. — Rinaldi Luigi.

PAVIA. — Aleati ing. Ernesto, Schinelli Luigi.

Belgioioso. — Vigo Attilio.
Bissone Pavese. — Aguzzi Libero.
Breme Lomellina. — Sorbone Alessandro.
Broni. — Valle Giacomo.
Casteggio. — Spelta Deodato.
Groppello Cairoli. — Comissoni dott. Pietro, Morandotti Giovanni.
Mortara. — Palotti ing. Sebastiano.
Pinarolo Po. — Guardamagna Pietro.
S. Nazzaro dei Burgondi. — Cavalchini geom. Dante.
S. Maria della Versa. — Casella Romano, Selicorni avv. Carlo.
Stradella. — Ferrari Giuseppe, Ghetti Bruno, Zavattoni Pietro.
Vigevano. — Alberzoni prof. Paolo, Taverna Luigi, Visone Vincenzo.
Voghera. — Agosti Vincenzo, Bartoli Vittorio, Bizzi Arnaldo, Casella Guglielmo, Cipollina Armando, Dematteis Gerolamo, Girardi Giuseppe, Guffanti Enrico, Lafleur Agostino, Marini Luigi, Minella Ferrante, Pettenazza Luigi, QUAGLIA ved. SARTORIGGI MARIA, Sartoriggi Natalino.

PERUGIA. — Bessio Ernesto, Biblioteca Militare di Presidio, Fucile Nicola, Gustinelli Carlo, Manganelli Luigi, Martucci rag. Stefano, Navarra dott. Gaetano, Piangierelli Alessandro Guido.

Assisi. — Brisi Tullio, Papi Giuseppe.
Città di Castello. — Pierucci Raffaello.
Collazzone. — Gervasi Brandolice.
Foligno. — Ricotti Leopoldo, Spadoni Mario.
Giove. — Petteruti dott. Francesco.
Gubbio. — Nardelli Bernardino.
Narni. — Horn ing. Arrigo, Maddaleni Giacomo.

Orvinio. — Acquaviva Francesco.
Rieti. — Martorelli rag. Cesare.
Sangemini. — Travaglia Evelino.
Spoleto. — Carraresi Aurelio, Novelli Dogali.
Terni. — Commissari Francesco.
PESARO. — Gasparini Gernando, Moscioni Negri Giulio Cesare, Ugolini N. Giorgio.
PIACENZA. — Ercolani Ercole, Frattola Luigi, Gazzola co: Guido, Ragalli ing. Carlo, Spelta Carlo.
Cadeo. — Fermi Cesare.
Carpaneto. — Bertoli Pietro Giovanni, Corvi dott. Ettore.
Castel S. Giovanni. — Maretto Michelangelo.
Cortemaggiore. — Gualazzini Stefano.
Monticelli. — Simonetti Biagio.
Pecorara. — Minini don Gio. Batta.
Travo. — Lombardi Giuseppe.
Vigolzone. — Piva Ernesto.
Villanova sull'Arda. — Bergamaschi Enrico.
PISA. — Cavaliere prof. Amilcare, Cupello Piero, Federighi Renato, Girometti ing. Giovanni, Gonzales Hado, Mugnaini Romilio, Oreggia Domenico, Papasogli Pizzotti ing. Tito Eugenio, Passaponti Ferruccio, Piccini Gino, Pierini Clarice, Renai Giuseppe A., Sbrana Giulio, Ziggiotti Antonio.
Bientina. — Pardini Romualdo.
Buti. — Bernardini Ferdinando.
Calci. — Santoni dott. Scipione.
Campiglia Marittima. — PETRI ved. MARIANI ROSINA.
Cascina. — Berlendi Remo, Tiozzo Salvini.
Cecina. — GIARDINI BARABINO nob. TOMMASINA.
Lari. — Meini Sestilio.
Pontedera. — Catani dott. Leopoldo.
Volterra. — Bartalucci Ulderigo, Caporioni Dino, Mannucci Guido, Mariani cav. Giuseppe, Maruzzi Mario, Modesti Francesco.
PORTO MAURIZIO. — *Bordighera.* — Manzoni Vincenzo.
Coldiroli. — Carli Pietro.
Diano Marina. — Vecchi Giovanni.
Latte. — Matteucci Decio.
Olivetta S. Michele. — Gabelli geom. Benvenuto, GABELLI ENRICA.
Oneglia. — Campi Emilio, Carli Giovanni, Lamberti dott. Lionello, Tortora dott. Secondo.
Ospedaletti. — Natta Michele.
S. Remo. — Alciati Benvenuto, Bocale Quintiglio, Brochi ing. Guglielmo Alessandro, Calvino Giambattista, Corradi Giuseppe, Jachia Emanuele, Lucini Silvio, Stefano Carlo.
Taggia. — Cichero cap. Sebastiano.
Ventimiglia. — Biblioteca della R. Scuola Tecnica C. Cavour, Dessi Umberto, Capponi Oreste.
POTENZA. — Roberti rag. Roberto.
Acquafredda. — Brando Carmelo.
Avigliano. — Rosa Pietro.
Forenza. — Bochichio Francesco.
Lagonegro. — Cirillo Francesco.
Lauria Superiore. — Fontanello Gaetano.
Lavello. — Masiello Filippo.
Montemurro. — Angerami Donato, Angerami Vincenzo, Buchicchio Michele.
Palazzo S. Gervasio. — Gasparrini geom. Guglielmo.
Rionero. — Nesti Ettore, Parmeggiani Odoardo, Rosati Vincenzo.
RAVENNA. — Amadei Tommaso, Bolognesi Mario, Campanini Ugo, Del Monte Primo, Ghirardini Raffaele, Marocchi Oreste, Mazzavillani Luigi, Mazzotti Sante, Melandri Settimo, Miserocchi dott. Giuseppe, Montanari Giuseppe, Montanari Luigi, Montanelli Ermanno, Morigi Ulisse, Sansoni Arturo, Savini Domenico, Savorelli Romeo, Suprani Nino.
Budrio di Lugo. — Costa don Domenico Marco.
Faenza. — Contessi Carlo, Dall'Osso Dario, Gottardi prof. Giovanni, Laghi Luigi, Martini Aldo, Zanni Giuseppe.
Lugo. — Capra Luigi, Costa Carlo, Ghetti Giuseppe, Marzocchi Marzio, Ricci Anacleto, Ricci Carlo.
Massalombarda. — Trevisani Guido.
Russi. — Baldini Luigi, Morelli Pasquale, Paganelli Giuseppe.
REGGIO CALABRIA. — Arlandini Giovanni, Calabrese Luigi, Matà Francesco, Melacrino Gaetano, Pagano geom. Sabato, Raimondi rag. Aroldo.
Bagnara Cal. — Giofrè Pasqualino.
Canolo. — Criniti Fortunato Piccolo.
Palmi. — Mazza Antonio, Rispoli Giuseppe.
Roccella Jonico. — Castelli Gianserico.
REGGIO EMILIA. — Barbieri dott. Pietro, Bedogni Antonio, Ferretti Augusto, Guardasoni Ildebrando, Landini Pietro, Rocca Gian Battista, Valcavi Armando.

Carpineti. — Canali dott. Emilio.
Correggio. — Corradini Luigi.
Fabbrico. — Magnanini Prospero.
Pontone di Carpineti. — Zilli Angelo.
Poviglio. — Barbieri dott. Luigi, Pomarelli Giovanni.
Ramiseto. — Bondani Decimo.
S. Polo d'Enza. — Milani don Rocco.
Scandiano. — Gorisi dott. Attilio.
Villarotta di Luzzara. — Storchi Giovanni.
ROMA. — Altamura cav. Salvatore, Anchise Enea, Angeloni Stefano, Baratelli avv. Aldo, Basili Mario, Baye Jules, Belardinelli Publio, Bertocchi Dante, Bianchi Onorio, Bocconi cav. uff. Luigi, Borelli Angelo, Branchi Riccardo, Buonaccorsi cav. Giuseppe, Burattini ing. Vincenzo, Busnelli dott. D. Giovanni, Canfalone Giovanni, Capanna Alceo, Cappello avv. Giuseppe, Caretti Francesco, Carotenuto Costantino, Cocchi Ranieri, Comiti Franco, Consiglio ing. Roberto, Conti Carlo, Cortonesi Gino, Cursi Bruno, Dall'Olio P. Francesco, Danesi ing. Filippo, De Bernardis avv. Filippo Paolo, Defilippi Leonardo, Di Majo rag. Alberto, Di Paolo Romolo, Di Taranto Luigi, Dragoni comm. prof. Carlo, Dubini Giuseppe, Ferraris Angelo, Fortuna Luigi, Friedrich don Carlo, Germozzi cav. Decio, Gervaso dott. cav. Ottavio, Giacomini Augusto, Gillio Luigi, Giraldini Giulio, Giuliani Martino, Jesi cav. avv. Arturo, Lanzi Carlo, Lapi Niccolò, Lardi Luigi, Lepore Francesco, Lolli Alceste, Macchiati cav. Giovanni, Maffei Michele, Marafini Valentino, Masetti rag. Francesco, Micozzi Guido, Modica avv. Michele, Muzi avv. Antonio, Notargiacomo Bernardo, Onori Roberto, Padovan prof. dott. Guglielmo, Palandri Vincenzo, Paolucci Alfredo, Pasquale Prof. Egidio, Piccioli avv. Angelo, Piperno Amilcare, Portarena Mario, Radogna cav. Michele, Rapagnetta Attilio, Rayneri ing. Mario, Roccari Noberto, Ruelle Ugo, Ruggieri Francesco, Sala Convegno sotto-Ufficiali, Scuola Magistrale di scherma e di educazione fisica, Salis avv. Pietro, Saulini Tommaso, Sechi cap. Giovanni, Seeboeck Ferdinando, Senise cav. Vincenzo, Settimi Domenico, Silla dott. prof. Lucio, Solaro Alessandro, Spinelli Michele, Strappini Michele, Taddei Ettore, Undorf Hans, Vasselli Ovidio, Vianini Luigi, Volterra Alberto, Ziroli Francesco.
Bolsena. — Mazziotti cav. Gerardo.
Bracciano. — Ciabilli Ezio, Ciarpaglini Fernando.
Cellere di Castro. — Radicetti Girolamo.
Civitavecchia. — Capitta Peppino.
Corneto Tarquinia. — Volpini Egisto.
Frascati. — Campet dott. Augusto.
Mentana. — Guidarelli Guido.
Palombara Sabina. — Cecchetti Primo.
Soriano al Cimino. — Mariani don Ignazio, Troili Giovanni, Valente Pasquale.
Viterbo. — Bologna Romolo, Carlini cav. Giovanni.
ROVIGO. — Gaspari Rodolfo, Goth Attilio, Sgobbi Carlo.
Badia Polesine. — Bettanin Alberto Mario, Bolla prof. dott. Giuseppe, Bonomi Cesare, Cascini Matteo, Dalfiume cav. Camillo, Ferrarese Carlo, Finzi Aldo, Fiocco Sereno, Morgani Salvatore, Tappari Giacomo, Viola rag. Gaetano, Zanchetta Marcello.
Crocetta. — Castellani Eraclio, Madalini Abbondio, Spoladori Domenico.
Ficarolo. — Zocca Luigi.
Malcesine. — Guarnati Francesco.
Massa Superiore. — Vezzola Giovanni.
Taglio di Po. — Moresco dott. Nerino.
Trecenta. — Begnozzi Enea, Furioli Pietro, Stefani Diego, Vischi Francesco.
SALERNO. — Laviano Michele, Molfese Eugenio.
Baronissi. — Sodo Gaetano.
Battipaglia. — Conforti Francesco, Farina Nicola.
Buonabitacolo. — Spinelli Giuseppe.
Capizzo. — Matonti Mauro.
Cava Tirreni. — Gravegnuolo Ermanno.
Maiori. — Crescenzi Giovanni.
Pagani. — Torre Andrea.
SIENA. — Anfati Antonio, Bolatti Oreste, Betti L., Brigidi Giacinto, Fiore, Niccolino, Laurenti Gustavo, Morgantini Alessandro, Raspi dott. Mario.
Pienza. — Mangiavacchi Ugo.
SIRACUSA. — De Luca Concetto, Vasta Nicola.
Canicattini Bagni. — Arnico Angelo.
Noto. — Circolo Unione.
Ragusa. — Arena Salvatore.
Vittoria. — Leni di Spadafora cav. avv. Giovanni, Mandari dott. Salvatore.
SONDRIO. — Botterini De Pelosi Pietro, Della Cagnoletta G. B.
Bolladore. — Saliva Marco Aurelio.

Campovico. — Molteni don Carlo, Scotti Carmine.
Morbegno. — Maggi Beniamino.
TERAMO. — *Castellamare Adriatico.* — Gallina Tiberio.
Catignano. — Colucci dott. Oscar, D'Alfonso Francesco, D'Aurizio Giovanni, De Joannes Antonio, Lattanzi avv. Nicola, Mareggiati Natale, Masci Giovanni, Masci rag. Roberto, Melchiorre Filistano, Santoro Cesare, Tranzi Gaetano.
Rosburgo. — Filippone cav. Giustino.
TORINO. — Acchiardi dott. G. B., Alloatti don Ubaldo, ANESI AMALIA, Arioli Luigi, Barberis Ferdinando, Barbero dott. Antonio, Beloredi dott. Giovanni, Berardo Bartolomeo, Bersanino avv. Michelangelo, Bertinetti Maurizio, Boffa Agostino, Bonaveglio Carlo, Bonetto Giovanni, Brandoni Guido, Brunetti Maurizio, Buzzetti Giuseppe, Calvo Mario, Camerano avv. Carlo, Carbone Giacomo, Cardani Mario, CARENA AMALIA, Carignani di Valloria Edoardo, Casale Giuseppe, Castandi Emanuele, Cavalca Dante, Cencio Angelo, Chiarovano Giovanni, Clerico Giuseppe, Cottino Luigi, Cottino Paolo, Crida dott. Camillo, Crivello Mario, Cuffini Lorenzo, Damarin Luigi, Damilano Alberto, De Ambrogio Cesare, Del Carretto march. Carlo, Dellache Camillo, Demeglio Luigi, Didaco Pierino, Droganti Marcello, Eberle Eugenio, Emanuel Giuseppe, Este Alfredo, Fanda Guglielmo, Ferrero Costantino, Foltran Alessandro, Fornelli Domenico, Francese Giovanni, Garbelotto Giovanni, Garo rag. Giacomo, Gedda Nestore, Giacobino don Aristide, Gilardi Mario, Giovannelli dott. Ernesto, Guarneri Romolo, Lanza avv. Vittorio, Liotta Giovanni, Lovadina Francesco, Macchi Ambrogio, Macciotti Felice, Madon Guglielmo, Magliano Pietro, Mojorino Gaetano, Marchetti Pietro, Marone Francesco, Micheletti Giovanni, Mina Giuseppe, Monticone Alessandro, Morelli Giuseppe, Moriondo geom. Pio, Muini Giovanni, Nebbia Alessio, Negri Fiorenzo, Negro Natale, Nielond Antonio, Olmo Mario, Orso Pietro Giovanni, PARIGI ANGELA, Pautasso Camillo, Pelletto Leopoldo, Pellizzari Carlo, PERINI MARIA, Petrini Paolo, Plazzi Guido, Polledro Giovanni, Porcellana geom. Aldo, Pozzo Ettore, Prella Ernesto, Rabioglio geom. Giuseppe, Radaelli ing. Lorenzo, Ramella Giovanni, Rapelli Francesco, Ratti Arrigo, Reale Mario, Rechichi Annibale, Roffi Alberto, Rota Ernesto, Sala dott. Giuseppe, Salassa Giovanni, Sapino Gino, Sasso Ettore, Savio Filippo, Scremin Giovanni, Scrosoppi Prospero, Stacchino teol. Sebastiano, Steinmetzer Giulio, Terracini Giuseppe, Toeplitz Francesco, Tognotti Ernesto, Tommasini Luigi, Torello rag. Attilio, Turletti Angelo, Ughetti Luigi, Ughetto Francesco, Ugo Giuseppe, Vaglienti Rinaldo, Varvelli Arrigo, Vialardi Di Sandigliano Tommaso, Vicentini Mario, Viola Giovanni, Virano Giovanni, Visconti Marco, Way Luigi, Zanardi Marco, Zanatta Sante.
Agliè Canavese. — Trellai Giovanni.
Aosta. — Cabruna Ernesto, Corte Maggiorino.
Avigliana. — Graglia don Vincenzo.
Balma di Roure. — Barral Pietro.
Bardonecchia. — Piumatti uff. Piero.
Campo Canavese. — Bozzelli Alessandro.
Caravino. — Brunero Stefano, Carecchio Solutore, Maneglia Anselmo.
Carmagnola. — Sola Giovanni.
Castellamonte. — Bono Battista, Borella G. B., Forma dott. Luigi, Reverso Giovanni.
Chatillon. — Duc Alessandro, Zucca Ernesto.
Chialamberto. — Chiariglione Pietro.
Chieri. — Bargero Gino, Marocco G. B., Rasero avv. Fudo, Regis avv. Francesco.
Chivasso. — Vinciguerra dott. Annibale.
Ciriè. — Brachetti Luigi, Macchiorlatti Antonio.
Feletto. — Bondonno don Candido.
Giaveno. — Bergoglio Maurizio, Dalmasso Paolo.
Ivrea. — Condio Giuseppe Alfredo, Targhetta rag. Benigno.
Lanzo. — Bergagna Giuseppe.
La Thuile. — Micciché Antonio.

Martassina di Ala di Stura. Gandolfo Giovanni, Martinengo Giovanni.
Moncalieri. — Gastaldo Cesare, Massola Michele, Petrinetto Claudio.
Nole. — Merlo Pich Giuseppe.
Oulx. — Perron Cabus Giulio Vitton Pietro.
Parella Lorenzè. — Jacomo Lorenzo.
Pinerolo. — Buffa Ernesto, Morando Luigi.
Pino Torinese — Ghivarello dott. Riccardo, Monza Giuseppe Ernesto.
Piossasco. — Araldo Eraldo.
Pont S. Martin. — Gabinetto di Lettura.
Rivoli. — Alemani Giovanni, Borghesio Giuseppe.
S. Antonino. — Veneto Lombardo.
S. Germano Chisone. — Cardon dott. Carlo, Petrogalli Arturo.
S. Nicolas. — Domaine Alfredo, Thomasset Gionata.
S. Pierre. — Fenoil Giuseppe.
Strambino. — Enrico avv. Camillo.
Trana. — Fortina Castagneri avv. Edoardo.
Venaria Reale. — Stella Vincenzo.
Villarbasse. — Garrone Enrico.
Villar Perosa. — Perro Vittorio, Tosati Carlo.
TRAPANI. — *Campobello.* — Accardi Vincenzo.
Marsala. — Struppa Alagna Francesco.
Monte S. Giuliano. — Fontana Pietro.
TREVISO. — Da Pian Sebastiano, Gatti dott. Stefano, DE WIEL TREZZA DI MUSELLA Nob. donna MARGHERITA.
Carbonera. — Fuser Eugenio.
Castelfranco Veneto. — Bordignon Abelardo.
Codognè. — Micheli Piero.
Conegliano. — Giusti Giuseppe, Scholz Hermann.
Cordignano. — Allegranzi Ruggero.
Crespano Veneto. — Andolfato Robertino.
Loria. — Serena Giovanni.
Maserada. — Lucchetta Eugenio.
Monticella. — Mosca Vilttorio.
Poderobba. — Moschini dott. Cesare.
Pieve Castelfranco. — Costa Carlo.
Susegana. — Cavarzerani Pietro, Fagnani Luigi, Franchi Antonio, Maccari Battista, Spellanzon Ubaldo.
Vittorio Veneto. — San Martini Pietro.
UDINE. — Biondani Giuseppe, CRAINZ dott.ssa LUCILLA, Feruglio Erminio, Mosso Salvatore, Pozzi geom. Salvatore, Sardi Gio. Batta, Serpa Filippo, Ticò rag. Ciro, Tremese Luigi.
Bagnaria Arsa. — Merluzzi Antonio.
Barcis. — Gasparini geom. Giuseppe.
Buttrio. — Rassati rag. Ranieri
Castions di Strada. — De Grassi Emilio, Ziviani Egidio.
Cividale. — Franceschini Girolamo.
Codroipo. — Ghirardini rag. Girolamo.
Fauna. — Girolami ing. Antonio.
Gemona. — Ferrante Ezio.
Gonars. — Tribos Giovanni.
Maniago. — Fornari dott. Arturo, Mazzoli geom. Raffaele.
Moggio Udinese. — Foraboschi Giuseppe.
Morsano. — Rossi dott. Gaetano.
Mortegliano. — Pellizzoni Carlo.
Ontagnano. — Ciani Giovanni.
Palmanova. — Brusadelli Enrico, Cacitti Fortunato.
Pordenone. — Salsilli Vincenzo.
S. Vito al Tagliamento. — Vianello dott. Domenico.
Tarcento. — Morello Egidio.
Tolmezzo. — Agostinis Vittorio, Aita Mario.
VENEZIA. — Ballarin Paolo, Beggio Umberto, BELLEMO ANTONIETTA, Bonfigliuoli Alfredo, Bullo Antonio, Canella Achille, Casella Giuseppe, Codognato Attilio, Colleoni Angelo, Da Pian Angelo, Dal Maschio Gino, Dose Adriano, Fano Giuseppe, Freilich rag. Pietro, Ghini Angelo, Maschio Gino, Mel rag. Ernesto, Missio rag. Camillo, Olivi Enrico, Ongaro Lorenzo, Radonicich Giacomo, Rossi Carlo, Roveda Riccardo, Segre avv. Ippolito, Toma Renato, VIANELLO OFELIA, Viarana Ezio, Zanco Gino.
Mestre. — Agostinetti Vittorio, Cecchinato Ernesto, De Gobbi Angelo, Faliani Angelo, Rizziato rag. Francesco, Rossi Luigi, Saglia Ernesto, Tramontin Giovanni, Zajotti Alberto, Zannini Uccio.
Mira. — Canton Vittorio, Michielin Umberto.

Murano. — Zecchin Aldo.
Pellestrina. — Serafino Raffaele.
S. Donà di Piave. — Schiavinato Cornelio.
S. Pietro in Volta. — Scarpa Piletti Giovanni.
Spinea. — Pornoni dott. Cav. Antonio.
VERONA. — Bozzi Giuseppe, Bozzi Luigi, Bragantini dott. Gaetano, Bragantini Ruggero, Dal Negro ten. Antonio, Dusi Vittorio, Fasanari Aldo, Ferrari Eugenio, Meneghello Ferruccio, Ruffoni co: Giuseppe, Saccomani Angelo, Salvi Marcello, Sona Pietro.
Buttapietra. — Biondani Giuseppe.
Castagnaro. — Bietresato Pietro, Prando Cirillo.
Cologna. — Ardigò Emilio.
Dolce. — Zangirolami Ferruccio.
Peri. — Boni Norberto.
Peschiera sul Garda. — Nigra Pietro.
Quinto di Valpantena. — ARVEDI LAURA.
Roverchiara. — De Togni Albino.
Salizzole. — Magagna Silvio.
S. Mauro di Saline. — Bonomi Giovanni.
S. Michele Extra. — Strapazzoni Antonio.
S. Pietro in Cariano. — Fornasari Vincenzo.
Terrazzo. — Ceccon Sante.
Villafranca. — Ongaro Paolo.
VICENZA. — Caregaro Negrini dott. prof. Umberto, D'Este dott. Giuseppe, Rodella Giuseppe, Spiller Paolo.
Asiago. — Lavalle Francesco.
Bassano. — Favero Giuseppe, Longo Ugo, Porro Giuseppe.
Lastebasse. — Marchetti Luigi.
Marano Vicentino. — Meda Gio. Batta.
Montebello. — Durlo Carlo e C.
Piovene. — Close Eugenio.
Recoaro. — Prino Alfredo.
Rocchette. — Zerbato Biagio.
Rosa. — Marchetti dott. Silvio.
Rotzo. — Slaviero Caterino.
Thiene. — Zuccato ing. Adelchi.
Valdagno. — Lavacopi Mario, Zorzi Umberto.

COLONIE ITALIANE.

Eritrea.

Asmara. — Florio Tullio, Marfuggi ten. Ugo, Stellato Luigi, Pappagallo Mario, Santamaria Giuseppe.

Somalia.

Giumbo. — Re Romualdo.

Libia.

CIRENAICA. — *Bengasi.* — Arnò Guglielmo, Bugandi Giuseppe, De Poletti Alberto, Idini ing. Romualdo, Manfredi Alessandro, Modena Camillo.
Cirene. — Aimone Ubaldo, Regis Salvatore, Rezza ten. Filiberto.
Derna. — Pedrazzini Silvio.
Merg. — Petterino Giuseppe.
Tobruk. — Favaloro Gaetano, Marrone Giacomo.
TRIPOLITANIA. — *Brak.* — Del Viscovo Aquilino, Giampietro Pierino.
Cussabat. — Riviello Vincenzo.
Homs — Alisi rag. Gino, Cangemi cav. Alfredo, Fornasari Luigi, Mazzetti ten. Armando, Positano Francesco.
Iefren. — Meloni Sante.
Misurata. — Begliatti Federico, Craveri cav. uff. Federico, Pezzetti ten. Angelo, Simiele Guido.
Murzuk. — Portera Antonino, Ruggeri Ennio.
Sebka. — Bay Giacomo, Bertinelli Lorenzo, Di Grottole Fedele, Garello Giuseppe, Pompei Pompeo.
Sliten. — Trombettoni Giulio.
Socna. — Tartaglione Michele.
Tripoli. — Albano Antonio, Andruzzi ing. Ulisse, Balzano Giuseppe, Balzaretti Luigi, Bisogni Pasquale, Capitolo Stefano, Cicarelli ten. Stamj, Colabucci Ottorino, Conforto Guido, Della Gatta Ladislao, Del Viscio Vincenzo, Francisci ten. Enrico, Fiore ten. Gustavo, Isetta Carlo, La Nigra Michele, Lopez Calogero, Miraglia Ettore, Palma Emilio, Rota Italo, Testori dott. Renzo, Vacirca Pietro.
Zuara. — Pagliacci Di Suni cap. march. Gaetano.

Egeo.

Jannadi. — Graziani co: Ferdinando.
Lindo. — Ademollo Vittorio, Bibolotti Francesco.
Rodi. — Ginobbi Arturo, Parrinello Arcangelo, Romanelli Arnaldo, Traina Avv. Francesco.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

DALMAZIA. — *Sebenico.* — Caleb Martino, Dusan Rapo.
Stretto. — Matcovich Giuseppe.
VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* —

Cattarinich ing. Giovanni Forti Giacomo, Iurizza prof. Edoardo, Lucchi Giuseppe, Manfredo Franco, Muran Luigi, Perini Luigi, Piscitello Vincenzo, Quarantotto Domenico, Shorovich Luigi, Schwagel Giuseppe, Tonini Marcello, ZULIANI MARIA.
Gorizia. — Girardelli Baldo.
Pola. — Durin Rodolfo, Rismondo Andrea.
Romans. — Virgulin Luigi.
Rovigno. — BRUMATI NINA.
TRENTINO. — *Cles.* — Koch Rodolfo, Moggio Ferdinando.
Tesero. — Club Ciclistico.
Trento. — Lochner Paolo, Tomasi Vigilio Junior.
LOCALITA' DIVERSE. — *Bregenz.* — Marconi Emanuele.
Budapest. — Frohner dott. Roman.
Farra. — Castellani Carlo.
Fiume. — Chiopris Carlo, Eccli Giulio, Hoste Vincenzo.
Kufstein. — Reisch Hans.
Ora. — Betta Angelo, Betta Eugenio, Riccobon Cesare.
Rudolfswerk. — Sbrizzai Massimo.
Sziget-Maramaros. — Stacco Attilio.
Vigo di Fassa. — Panizza Ermenegildo, Valeriano Giovanni.

Bulgaria.

Cainika Montecarlo. — Kazakoff Stefan M.

Francia

Aix-les-Bains. — Van Wart Ames.
Modane. — Morando Mario.
Neuville-Vire. — Zanello Mario.
Parigi. — De Haro Alfredo, Martin Guelliot R.
Rochefort. — Guiches L.

PRINCIPATO DI MONACO. — *Montecarlo.* — Bollo Jean.

Germania.

Wurtemberg. — Albanese Giulio.

Inghilterra.

Londra. — Bagnold avv. Alexander B.

Rumenia.

Bucarest. — Ravignani Renato.
Sulina. — Gnotta geom. Ermenegildo.

Svezia.

Stockholm. — Markstedt Thyra.

Svizzera.

CANTONE DI ARGOVIA. — *Aarburg.* — Grossmann Hans.
CANTONE DI S. GALLO. — *S. Gallo.* — Bisello Luigi.
CANTON TICINO. — *Brissago.* — Baciocchi Vittorio.
Chiasso. — Dell'Orto Massimo.
Faido. — Scolari Gerolamo.
Gentilino. — Donini Camillo, Solari dott. Giovanni.
Locarno. — Bieber Erwin, Jacometti Emilio.
Lugano. — Brughera Lodovico, Primavesi Luigi.
Massagno. — Pasquini Augusto, Rossetti Luigi.
Morcote. — Lepori dott. Guido.
Orbe. — Bottini Giovanni.
Riva S. Vitale. — Ferri Mario, Massarani Eugenio, Rossi Amedeo, Salomon Alfredo, Todero Carmelo.
Thalwil. — Kern Hans.

Turchia.

Costantinopoli. — Giorgini Padre Giuseppe.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Bahia Blanca. — Ferrari Egidio, Pozzi Giuseppe.
Boca. — Passalacqua Prospero, Vicario Fernando.
Buenos Aires. — Albonico Serafino, Boggiano Juan Lorenzo, Borelli Giorgio Domenico, Civano Simon A., Donnarumma Ferdinando, Farella Francesco S., Michetti Benito J., Zanchetti Antonio, Zanchetti Juan Bernardo.
Cordoba. — Bellini Viturio Marietti Santiago, Sacchi Alessandro.
Figueroa. — Baldizzone Costante.
Mendoza. — Stralla Renzo.
S. Juan. — Rossini Vitaliano.
Santa Fè. — Secchi Pietro.
Wilde. — Brescia Manuel.

Brasile.

Pernambuco. — De Britto dott. Albino, Grillo Rocco, Iassalli Pasquale, Lauria Arturo, Massimo Giuseppe, Perrelli Giuseppe, Schettini Giuseppe.
S. Paulo. — Bartolomasi Arturo, Cardo Fausto, Carullo rag. Mario, Sardi Emilio.
Santos. — Bonomini Alcide, Pacini Armando, Ricci di Santagostino dott. Enrico.

Chile.

Concepcion. — Arvigo Andrea, Buglioni Francesco.
Punta Arenas. — Granella Pietro, Grimaldi Battista, Grimaldi Giuseppe, Leporis Dante, Marnich Enrico.

Santiago. — Vergnasco Angelo.
Valparaiso. — Macchiavello Umberto, Marini Carlo.

Columbia.

Sevilla. — Gallo Vincenzo.

Perù.

Arequipa. — Mossone Lorenzo.
Lima. — Perato Bernardo.
Monte Cristy. — Ciccone Attilio.

Uruguay.

Montevideo. — Bevilacqua Carlo, Coffetti Giuseppe, Fabbri Gino, Foresto Martino, Fornero Ernesto, Hebrighel Arno, Lopez Vidaur Josè, Pedemonte Josè, Pereira Josè, Proletti Celestino, Scardino Nicola, Spezia Osvaldo, Toso Bartolomè.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Canadà.

Toronto. — Fiorini Virgilio.
Westacre. — Lee William Henry.

Stati Uniti.

Forest Hills. — Tomasulo Francesco.
New York. — Beckwith Frances N., Circolo Nazionale Italiano, TASSARA ANGIOLINA.

AFRICA.

Algeria.

Ain Arko. — Delicato Fadda Francesco, Paba Luigi, Sanna Salvatore.
Montcalm. — Ligas Guglielmo.

Egitto.

Alessandria. — Breccia dott. prof. Evaristo, Campagna rag. Gaspare, Carminati Attilio, Cegan Alfredo, Dalli Ettore, Lopez Edmondo, Moroni Oscar, Paulucci de Calboli Cesare, Scarano Arturo, Terribile Alessandro.
Cairo. — Toscano Giuseppe.
Kasr el Chick. — Bracale Amedeo.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 MARZO 1914

Soci annuali al 15 Febbraio 1914	N. 115 487
Meno dimissionari, irreperibili, morosi, ecc.	N. 1 662
	N. 113 825
Soci nuovi 1914 inscritti dal 15 febbraio al 15 marzo 1914	N. 2 385
Totale Soci Annuali	N. 116 210
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1913	N. 6 501
Soci vitalizi dal 1º Gennaio al 15 Marzo 1914	N. 322
	N. 6 823
TOTALE SOCI	N. 123 033

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa

Premiato Stab. Artistico Industriale G. MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52